В. Ю. Визе

История исследования Советской Арктики







В. Ю. Визе

История исследования Советской Арктики

Карское и Баренцово моря



Издание третье исправленное и дополненное



СЕВКРАЙГИЗ
АРХАНГЕЛЬСК · 1935

В. Ю. ВИЗЕ

ИСТОРИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ СОВЕТСКОЙ АРКТИКИ

Баренцово и Карское моря

Севкрайгиз—1935—Архангельск

В научно-популярной и увлекательной форме книга выдающегося полярного исследователя—В. Ю. Визе дает описание многовековой борьбы человека за изучение и подчинение себе Арктики. В книге особенное внимание уделено исследованию советского сектора Арктики после Октябрьской революции.

Третье издание книги подвергнуто автором значительной обработке: внесен ряд новых данных, уточнений, изменений. Добавлена новая глава—экспедиции на „Челюскине" и на „Литке".

Книга обновлена также иллюстрациями и картой Арктики.

Переплет, супер-обложка и титул по рисункам С. Д. Заскального исполнены В. С. Перовым

Древнейшие времена



Трудно сказать, к какому времени относится первое знакомство человека с полярными странами, но нет сомнения в том, что это было очень давно — не сотни, а многие тысячи лет назад. В „Ведах"— священных книгах древних индусов, представляющих собою собрание гимнов и мифов, в которых сохранились воспоминания о жизни человека за шесть-семь тысяч лет до нашего времени,— имеются указания на полярную ночь и полярный день. Следовательно, явление невосходящего и незаходящего солнца, наблюдающееся в северном полушарии только к северу от полярного круга, было каким-то образом уже известно древним индусам.

В священной книге персов „Авесте" описывается райская страна Айриайно-Ваейо, на которую злой бог наслал холод и снег, причем зима стала длиннее и продолжалась десять месяцев, лето же длилось только два месяца. Вместе с тем, „год казался здесь, как один день и одна ночь".[1] Едва ли упоминаемые в Ведах и Авесте характерные астрономические и климатические особенности полярных стран являются только плодом народной фантазии. Скорее мы здесь имеем дело со смутным воспоминанием о том времени, когда человек был знаком с крайним севером, и которое, может быть, относится еще к межледниковому периоду.

Первым путешественником, побывавшим недалеко от полярного круга и оставившим после себя письменные свидетельства, был грек Пифей, выдающийся астроном и географ своего времени. Его путешествие относится приблизительно к 325 году до начала нашего летосчисления. Пифей выехал из своего родного города Массалии (нынешний Марсель на юге Франции), прошел через Гибралтарский пролив, следовал вдоль западных берегов Европы на север и, миновав Британские острова, дошел

[1] На полюсе ночь и день длятся приблизительно по полугоду.

до страны полунощного солнца — Туле. Едва ли приходится сомневаться в том, что Пифей побывал на западных берегах Норвегии. На крайнем достигнутом им севере „ночь была совсем короткая и продолжалась местами два часа, а местами три часа". Из этих данных можно заключить, что Пифей дошел в Норвегии до широты $64\frac{1}{2}$—65° N. По его словам,[1] Туле лежит вблизи „свернувшегося моря" (mare concretum), в расстоянии от него около одного дня пути. Под „свернувшимся морем" — обозначением, сохранившимся до средних веков, — следует понимать море, покрытое льдом. Следовательно, Пифей был первым, кто сообщил (со слов местных жителей) о Ледовитом море.

Таким образом, ознакомление культурного человека с Арктикой началось со стороны Скандинавии. Сведения, даваемые различными писателями о стране Туле, понемногу стали пополняться рассказами жителей севера. Так, у византийского писателя Прокопиоса мы находим следующее описание, относящееся приблизительно к 552 году нашего летосчисления:

„Туле примерно в десять раз больше Британии и лежит севернее ее. Земля в Туле не возделана, живет там тринадцать племен. Каждый год там совершается нечто чудесное, а именно — около времени летнего солнцестояния солнце не заходит втечение сорока дней подряд и все время видно над горизонтом. Через шесть месяцев после этого, около времени зимнего солнцестояния, солнце не показывается втечение сорока дней, и в стране тогда господствует длительная ночь. Первое появление солнца после долгой ночи является для людей, живущих в Туле, величайшим праздником".

Так как продолжительность „полярной ночи" и „полярного дня" в любом месте за полярным кругом не бывает одинакова, то сообщаемые Прокопиосом сведения могут считаться лишь грубоприближенными. По вычислениям, сделанным Ф. Нансеном, место, описываемое Прокопиосом, лежит между 66° 54′ и 68° 51′ сев. шир., грубо — около 68° сев. шир., т. е. уже значительно севернее полярного круга ($66\frac{1}{2}$° N). Здесь, по словам Прокопиоса, живет народ, называющийся „скридфиннами":

„Они ведут животный образ жизни. Не носят платья (из материи), не пьют вина и не употребляют в пищу чего-либо даваемого землей. Мужчины и женщины занимаются только охотой, ибо необычайно большие леса и горы, которые там имеются, дают им огромное количество дичи и всякого зверя. Мясо убитых животных они съедают, а шкуры обертывают вокруг себя, так как у них нет ниток для сшивания. Но они скрепляют шкуры жилами животных и таким образом покрывают свое тело".

Под „скридфиннами" следует понимать какой-то народ негерманского происхождения, живший на севере Скандинавии, вероятнее всего — лопарей. Прибавка „скрид" взята от сканди-

---

[1] Описание путешествия Пифея, составленное им самим, не сохранилось. Чтобы восстановить путь Пифея, приходится пользоваться немногочисленными цитатами из его труда, имеющимися у других авторов.

навского корня „скользить“. Таким образом, слово „скридфинны“ обозначает „скользящих (по снегу) финнов“, т.-е. народ, пользующийся лыжами.

Описание северного народа даваемое Прокопиосом, в общем правдоподобно, в отличие от бывших в те времена в чрезвычайном распространении фантастических рассказов о туземцах Севера. Еще на карте Херефорда, относящейся примерно к 1280 г., мы находим совершенно мифические изображения северных народов. Например, на одном полуострове на севере Европы, который можно отожествить с полуостровом Каниным, по этому автору, обитают киноцефалы (люди с собачьими головами). Эти киноцефалы, фигурирующие и у других средневековых авторов, описываются как народ крайне некрасивый, нечистоплотный и отвратительно пахнущий.



Киноцефалы на севере Европы (с карты XIII века)

О скридфиннах упоминает и лангобардский писатель Павел Варнефрид (720—790): „У них и в летнее время снег. Они едят только сырое мясо диких зверей, своим разумом не отличаясь от животных, и делают себе одежды из звериных шкур, шерстью кверху. У них имеется животное, напоминающее благородного оленя“ (т.-е. северный олень).

Более тысячи лет протекло между временем, когда Пифей доставил первые сведения о северной Норвегии, и тем временем, когда человек впервые обогнул северную оконечность Европы — Нордкин — и проник в Баренцово и Белое моря. Это большое географическое открытие было сделано Отаром, который был родом из норвежской провинции Халогаланд (нынешняя Хельгеланд).

Рассказ о путешествии Отара, относящемся к 870—890 гг., был с его слов записан английским королем Альфредом Великим, благодаря чему он сохранился до наших дней. Вот часть этого незамысловатого повествования:

„Отар сказал, что однажды захотелось ему проведать, как далеко на север простирается эта земля (Норвегия.— *В. В.*), иначе говоря — какие люди обитают за этой пустыней дальше на севере. Держась северного направления близ берега, втечение трех дней он имел пустынную страну всегда справа, а море — слева. Тогда он достиг такой северной широты, дальше которой китоловы обыкновенно не проникают. Однако он отпра-

вился еще далее на север, сколько мог проплыть в три дня; тут земля эта начала поворачивать на восток (около Нордкина.— *В. В.*). Здесь он дождался ветра с западосеверозапада, а потом поплыл вдоль берега (Мурманского.— *В. В.*) на восток, сколько мог проехать в четыре дня. Тут (у Св. Носа.— *В. В.*) он был вынужден ждать прямого северного ветра, так как суша в этом месте начала загибаться к югу, или же в материк вдавался залив (Белое море.— *В. В.*). Оттуда он плыл подле берега южным курсом, сколько мог, втечение пяти дней. Затем он пришел к устью большой реки, которая вытекала из отдаленнейших частей той страны. Он проплыл немножко в эту реку, но подвинуться дальше ни он, ни его спутники не осмелились, опасаясь враждебных нападений жителей, которые густо населяли другой берег. И ему не встретилось ни одной населенной страны за исключением этой, с тех пор как он покинул свой дом, ибо везде справа у него была пустыня, и разве только охотники, или рыбаки, или птицеловы блуждали там, все — терфинны".

Мнения исследователей по вопросу, до какой „большой реки" дошел Отар, расходятся. Большинство считает, что это была Северная Двина, другие же (ссылаясь на то, что Отар все время плыл подле берега и не упоминает о пересечении Белого моря) склонны видеть в этой реке Варзугу. Как бы то ни было, твердо установленным является тот факт, что Отар первым прошел вдоль мурманского берега, открыл путь в Белое море и сообщил нам первые сведения о Кольском полуострове и живущих там лопарях (терфиннах, т.-е. терских финнах — терских лопарях).

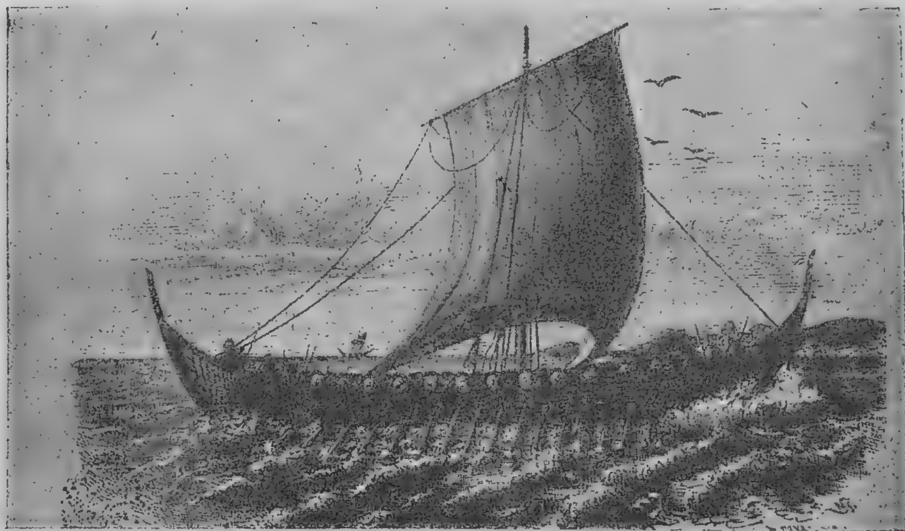
Поход Отара открыл путь из Норвегии в Белое море—первый этап северовосточного прохода, впервые пройденного на всем его протяжении 56 лет назад. Вслед за Отаром в Белое море устремился целый ряд норвежских мореплавателей — отчасти в целях торговли, а больше для грабежа. Эти отважные моряки известны под названием „викингов".[1] Это были искатели приключений и легкой наживы, которые, занимаясь чудовищными разбоями, вместе с тем сделали ряд величайших географических открытий на далеком севере. Они открыли Гренландию и Северную Америку, а в Исландии основали замечательную колонию, которая в темные времена средневековья стала оазисом культуры и дала школу историков, какой в ту эпоху не было ни в одной европейской стране. Нередко викинги пускались и в Белое море, где конечной целью путешествия являлось устье Северной Двины. Об этих походах повествуют исландские саги.

В 920 году в устье Северной Двины (в сагах она называется „Вина") плавал Эйрик Красная Секира и, вступив в бой с местными жителями, „убил множество народа, опустошил страну и взял несметные богатства". Сын его Харальд Серый Плащ также совершил поход в устье Северной Двины (в 965 году), где по

---

[1] Слово «викинг» происходит от норвежского «вик»—«залив», каким древние норманны представляли себе северную часть Атлантического океана. «Викинг» означает, следовательно, «ездящий по вику», т.-е. по открытому океану.

примеру отца занялся разбоем и, как сказано в саге, „блестящий меч свой окрасил в кровавый цвет“. Разбойничал здесь и сын Харальда — викинг Эйрик. В 1026 году устье Северной Двины посетил викинг Торер Собака. Занявшись вначале мирной торговлей, он кончил тем, что разграбил храм Иомалы, находившийся, по мнению финского ученого Шегрена, на месте теперешнего города Холмогор. На обратном пути в Норвегию судно Торера Собаки было задержано в горле Белого моря сильным встречным приливным течением, и он был вынужден ожидать смены течения. Мы имеем здесь первое указание на существование в горле Белого моря сильных приливо-отливных течений. В 1222 году в устье Северной Двины плавал дружин-



Корабль викингов

ник норвежского короля Гакона — Ивар с Залива. Как и его предшественники, Ивар здесь „совершил великие дела, грабя и убивая“. На обратном пути корабль Ивара потерпел крушение в горле Белого моря из-за сильного течения и водоворотов. О существовании в горле Белого моря стремительных приливо-отливных течений известно каждому помору. Тем не менее, эти течения оставались совершенно не изученными, вследствие чего аварии судов были здесь обычным явлением, и у северных моряков горло Белого моря получило нелестное прозвище „кладбище кораблей“. В 1222 году незнание течений явилось причиной гибели первого судна в горле Белого моря; после этого на протяжении семи столетий не было сделано ничего, чтобы обезопасить здесь плавание, дать возможность моряку заранее учесть, какое течение будет действовать в любой момент. Это было сделано только при советской власти, пославшей в горло Белого моря гидрографическую экспедицию, которая и соста-

вила первый атлас течений для этого моря. С появлением атласа горло Белого моря перестало быть „кладбищем кораблей“.

Плавания викингов в Белое море, несомненно, не всегда проходили гладко. Нередко корабли их разбивало штормом, а иногда относило ветром далеко на север. В сагах имеются указания на то, что древние норвежцы знали о существовании земли к северу от берегов Европы. Так сказочному герою Торкилю один житель Финмаркена[1] рассказал, что, отъехав от берега Финмаркена и гребя без устали на север втечение четырех дней, можно попасть в страну, где нет никакой растительности и господствует глубокий мрак. Торкиль совершил такое плавание на север и, действительно, дошел до этой земли, где он увидел скалы неимоверной величины. Эту страну на севере Баренцова моря народная фантазия населила великанами.

В „Норвежской истории“ датского писателя Саксона Грамматика, относящейся к началу XIII века, рассказывается, как однажды несколько мореплавателей, пытаясь проплыть из Исландии в Норвегию, были отнесены ветром на север, в „туманную область“, и пристали к какой-то земле, где „нашли людей необычайного роста и дев, которые, говорят, делаются беременными от глотка воды. Страна эта отделяется от Гренландии ледяными скалами“.

Как ни сказочны подобные сведения, однако в основе их несомненно лежат действительные плавания древних норвежцев на дальний север. Вероятнее всего страну сказочных великанов и не менее сказочных дев следует отожествить с Шпицбергеном.

---

[1] Самая северная провинция Норвегии.

Первые русские на крайнем севере



Когда викинги совершали свои первые плавания в Белое море, они ни на Кольском полуострове, ни в устье Северной Двины русских не встречали. Отар рассказывал, что в устье „большой реки“, до которой он доплыл (Северная Двина), местные жители разговаривали на языке, весьма схожем с лопарским. Одним из следов пребывания лопарей в низовьях Северной Двины является, между прочим, название острова Соломбала, на котором расположена часть Архангельска. Слово Соломбала составлено из лопарских слов „suol“ (остров) и „lumbal“ (небольшая бухта).

В литературе можно встретить другое объяснение этого названия, якобы происходящего от „соломенного бала“, который будто бы был устроен Петром I в Архангельске и отличался от обычных балов тем, что на нем скамейками и столами служили снопы соломы. Это довольно распространенное в Архангельске предание есть, конечно, чистейшая выдумка.

Лопари встарину жили не только в районе теперешнего Архангельска, но и гораздо южнее — около Онежского озера и даже Ладоги. Так некий монах Лазарь, живший в XIV веке на одном из островов Онежского озера, писал следующее: [1]

„А живущие тогда именовались около озера Онега лопляне и чудь, страшные сыроядцы близ места сего живяху... Многи скорби и биения и раны претерпех от сих зверообразных мужей. Многажды бивше и изгнаша мя от острова сего и хижу мою огню предаша. А сами окаяннии наущению бесовскому подлежаху и мечты многи деяху. И сотвориша селитьбу близ мене с женами и детьми, и пакости многи творяху... И хотяху мя сыроядцы убити и тело мое в ядь себе сотворити“.

Хотя характеристика, даваемая этим монахом (очевидно, чтобы показать себя „страстотерпцем“) миролюбивым и тихим лопа-

---

[1] История Российской иерархии, V, стр. 120.

рям, просто нелепа, тем не менее эти строки являются важным историческим документом, свидетельствующим о далеком некогда распространении лопарей к югу.

Когда русские впервые появились на берегах Белого моря — сказать точно нельзя. Историк С. Ф. Платонов[1] полагает, что это было в начале XII века, так как в одной новгородской грамоте, относящейся к 1137 году, упоминаются местности, недалеко отстоящие от Холмогор. Имеется вполне достоверное письменное свидетельство о том, что жители Терского берега Кольского полуострова были данниками новгородцев уже в начале XIII века. С середины этого же века в скандинавских источниках совершенно исчезает название местных жителей низовьев Северной Двины — „биармийцев", которые бежали от „монголов" (т.-е. русских) и просили норвежского короля Гакона осесть в его владениях. Таким образом, за наиболее вероятное время появления русских в Беломорье можно принять начало XIII века.

Главный импульс, толкавший новгородцев на далекий север, до самых берегов „Студеного моря", состоял в поисках товаров для новгородского рынка, достигшего значительного развития. Инициатива так называемого „колонизационного движения" новгородцев исходила, следовательно, от людей состоятельного класса — посадников, бояр и торговой знати.

Сама знать новгородская, конечно, избегала нелегких и подчас опасных поездок в Поморье, а посылала туда своих „холопов-сбоев". Последние добирались до моря по рекам и волокам и разъезжали на лодках („ушкуях") вдоль морского берега, устраивая промысловые поселки и при удобном случае занимаясь открытым разбоем. Ограбление туземного населения при этом обычно прикрывалось лозунгом крещения „дикой лопи" и „корельских детей".

Уже значительно позже потянулись на север „обычные люди" и „голь кабацкая" в надежде вырваться из экономической кабалы. Нередко они образовывали небольшие „дружины" встававшие на скользкий путь грабежа.

Постепенно новгородцы стали крепко оседать в Северном крае. В 1342 году новгородский боярин Лука Варфоломеев основал на Северной Двине, примерно в 30 км от Холмогор, городок Орлец с крепостью. С 1397 года Орлец стал местопребыванием княжеского наместника.

С появлением на берегах Студеного моря русских, плавания норвежцев на восток не прекратились. Эти плавания иногда еще носили разбойничий характер, но все чаще и чаще стали преследовать чисто торговые цели. Так как норвежцам приходилось иметь дело уже не со слабыми и совершенно невоинственными туземцами, но с более опасным противником — русскими, которые нередко сами переходили в наступление, то в 1307 году на крайнем севере Норвегии была выстроена крепость Вардехуз, встарину называвшаяся нашими поморами Варгаевым (тепереш-

[1] Очерки по истории колонизации севера. П., 1922, стр. 33.

ний Варде). Понемногу около этой крепости образовался промысловый поселок, превратившийся позже в небольшой город. Этот город находится далеко за полярным кругом, в северной широте 70°22′, т.-е. в широте острова Вайгача.

В русских летописях кое-что сохранилось о происходивших между норвежцами и русскими столкновениях, причиной которых явилась конкуренция в торговле и эксплоатации местного населения, производившейся самым грубым образом. Так в 1412 г. русские из Двинской земли совершили морской набег на се-



Кольский залив и остров Кильдин (по старинной гравюре)

верную Норвегию, в отместку за что норвежцы в 1419 году послали в Белое море отряд („пришедши войною в пятьсот человек, в бусах и шнеках“), ограбивший и разоривший селения в устьях Варзуги, Онеги и Северной Двины. В 1445 году норвежцы разграбили и сожгли селение Неноксу в Двинском заливе.

Значительную роль в деле укрепления русских в Беломорье сыграл Соловецкий монастырь, основанный в 1435 году. Морской путь из Белого моря в Западную Европу был русскими освоен уже в XV веке,—это видно из того, что „дьяк государев“ Истома, отправляясь в 1496 году вкачестве посла в Данию, избрал именно этот путь, вдоль мурманского берега.

Хотя русские, несомненно уже в XV веке посещали мурманский берег, и путь из Новгорода и Москвы на Мурман был

тогда хорошо известен, однако колонизация русскими побережий Кольского полуострова началась, собственно говоря, только в XVI веке. В 1532 году на Мурмане около реки Колы была выстроена церковь,— очевидно в то время здесь уже существовал постоянный поселок; он был, однако, очень небольшим, так как — по свидетельству голландцев, приезжавших на Мурман в 1565 году,— в Мальмусе (как раньше назывался город Кола) было только три дома.

В 1530—40 гг. был построен монастырь в Печенге, на западном Мурмане; основателем монастыря был Трифон. Биография этого монаха не лишена интереса. В истории Печенгского монастыря, составленной Н. Ф. Корольковым и изданной на средства монастыря,[1] говорится, что Трифон „под влиянием благочестивой жизни родителей уже в годы юности отличался особенным благочестием; обученный родителями грамоте, с любовью внимал он священному писанию, и таким образом божественное семя попадало на добрую землю".

Однако совсем противоположную этому трафарету „жития святого" характеристику дает голландец Симон ван-Салинген, который лично встречался с Трифоном на Мурмане. До того как сделаться монахом, Трифон (как он сам рассказывал Салингену) был пьяницей, „много народу ограбил и разорил и много крови пролил".[2] В XVI веке Печенгский монастырь вел обширную торговлю (главным образом, рыбой и солью), и в Печенге строились морские суда. Монастырь богател не только за счет этой торговли, но не в меньшей мере за счет самой беззастенчивой эксплоатации лопарей, от которых насильственно отбирались угодья. Известный исследователь русских лопарей Н. Харузин писал, что Печенгский монастырь „до известной степени являлся для лопарей бедствием".[3]

О быте монахов Печенгского монастыря в XVII веке могут дать представление следующие выдержки из одного допроса, учиненного, когда безобразия монашествующей братии превзошли всякую меру: „Монах Илья живет житье совершенно пьянственное и монастырские избытки, где можно, похищает воровски, а и постригся де он в иночество от беды, которая прилучилась ему от воровства". И про других монахов: „житье живет совершенно пьянственное, мало и с кабака сходит", „а человек он упивчивый, хмельного питья держится не вмале" и т. д. Не без основания позже последовал приказ печенгским монахам „ни для какова дела женщин в кельи не призывать и не пущать".

Приток русских на крайний север особенно усилился во второй половине XVI века, чему не мало способствовал политический гнет Москвы. По свидетельству Салингена, народ „по причине тирании, господствовавшей в то время в России, бежал и селился в Лапландии". Многие попадали на север и не по доброй воле, и Кола стала местом ссылки уже в 1550 году.

---

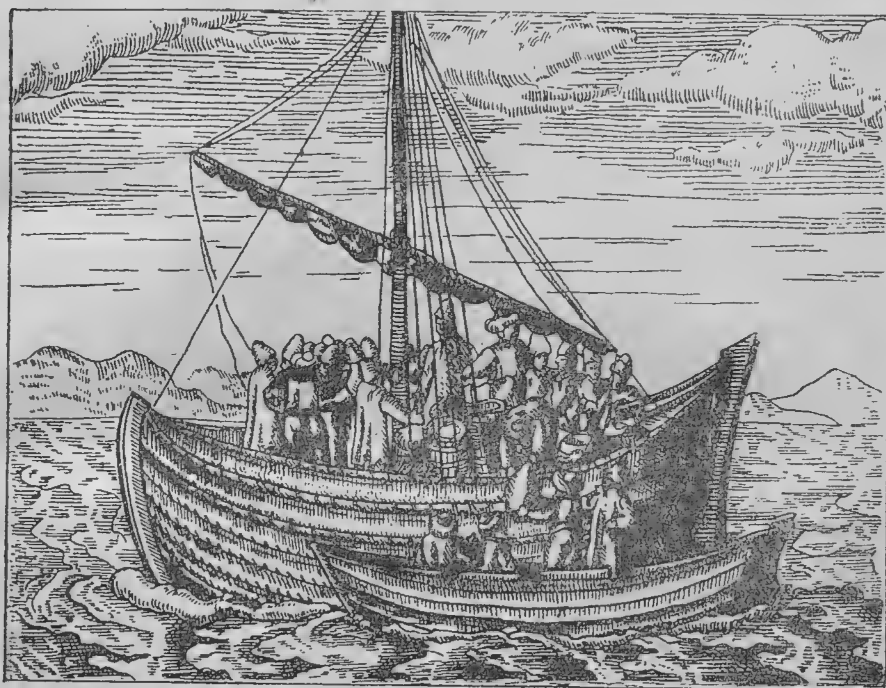
[1] СПБ., 1908.

[2] А. М. Филиппов. Русские в Лапландии в XV веке. СПБ., 1901, стр. 8.

[3] Н. Харузин. Русские лопари. Москва, 1890.

По мере того как прибывало число русских, возрастали и торговые сношения на севере с иностранцами. Уже в XVI столетии для этих сношений имелись пристани и таможни в Коле, Варзуге, Кевроле, Мезени и Пустозерске.

В 1584 году был основан город Архангельск, первоначально называвшийся Новохолмогорским городом. Здесь были выстроены деревянная крепость и два гостиных двора (тоже деревянных). Так как русских поселенцев в этой местности было мало, то, чтобы заполнить вновь выстроенный город, в него были переселены жители из других краев. Об этом имеется следующий



Древнерусская ладья

любопытный приказ, относящийся к 1587 году: „И жити им на посаде, на новом Холмогорском городе торговати, а корчемного питья и бляднн и приезду лихим людем у себя не держати, и никаким воровством не воровати“.[1]

С основанием Архангельска, Москва, по политическим соображениям, закрыла мурманские „пристанища“ (порты), сосредоточив иноземный торг в устье Северной Двины (впрочем, на деле иностранцы еще довольно долго пользовались мурманскими „пристанищами“). С тех пор Мурман оставался взагоне, пока империалистская война и вслед за ней мощное строительство советской власти не призвали к жизни заглохший край, в котором теперь находится один из важнейших наших портов — Мурманск.

[1] Дневные записки путешествия Ивана Лепехина. Часть III. 1814, стр. 340.

Таким образом, Беломорье и берега Кольского полуострова были освоены русскими уже к концу XVI века.

В Печорском крае новгородцы появились, повидимому, еще раньше, чем на Белом море. В летописи Нестора под 1095 годом сообщается, что новгородцы ходили за данью в Печору и Югру, „Югра же людье есть язык нем и сидят с Самоядью на полуночных странах“. Имеется также письменное свидетельство, относящееся к первой четверти XII века, в котором говорится, что „ходиша люди старии за Югру и Самоедь“. В 1187 году Печора и Югра (область нижней Оби) составляли уже государственные „волости“, где новгородцы собирали дань с туземного населения (остяков и ненцев). Новгородский путь на Югру шел по Сухоне до Устюга, далее на Печору и через „камень“ (Урал) на Обь. В 1364 году новгородцы „воеваша по Оби реке до моря“. В Югорскую землю шли как промышленники за „драгоценной рухлядью“, так и военные отряды для сбора дани или просто для разбоя. Эти грабительские набеги новгородских „детей боярских и удалых людей“ встречали нередко упорное сопротивление со стороны Югры, причем кровопролитные столкновения не всегда оканчивались в пользу русских насильников.

В XIV веке на смену новгородцев приходит Москва, жестоко грабившая не только туземное население, но и образовавшиеся в крае новгородские города и поселки (так, например, основанный новгородцами Устюг был разграблен в 1393, 1398, 1417 и 1425 годах). После падения Новгорода (1478) путь на Югру оказался полностью в руках Москвы.

Вся пушнина, добывавшаяся на северовостоке, почти целиком шла в Поморье, где, как мы видели, в XVI веке шла бойкая торговля с иностранцами, и был устроен ряд торговых гаваней. По всем путям, ведшим в Югру, возникли русские промысловые поселения. Еще в XV веке возникла Ижемская слобода (у впадения реки Ижмы в Цыльму), несколько позже была основана Усть-Цылемская слободка, а в конце XV века был устроен Пустозерский острог („град зарубили“ в устье Печоры, в „месте тундряном, студеном и безлесном“). Впрочем, во время основания Пустозерского острога здесь уже стоял какой-то „град“, повидимому — промысловое становище.

Выйдя к берегам Ледовитого моря, русские, естественно, не могли не заняться мореходством — как в торговых целях, так и для рыбной ловли и промысла морского зверя. Английский мореплаватель Стефан Борро встретил в 1556 году в Коле[1] 30 русских парусных судов („ладей“), а немного позже, в Мезенском заливе — 20. В составленном Борро описании своего путешествия читаем: „Наши суда посетили многие русские со стоявших здесь (в Коле) судов и пояснили, что они также намерены плыть на север для боя моржей и ловли лососевых рыб“. Все это свидетельствует о вполне уже развившемся к середине XVI века русском морском зверобойном промысле в Ледовитом море. Указание на то, что русские уже исстари

[1] По толкованию некоторых авторов, это было не в Коле, а в устье Кулоя.

занимались моржовым промыслом, мы находим также в одном документе, относящемся к середине XVI века, где говорится, что пустозерцы ездят „на море промышлять рыбьего зуба“ (т.-е. моржовые клыки).

Вполне естественно предполагать, что, совершая плавания в целях звериного промысла, русские иногда посещали и Новую Землю и Шпицберген. К сожалению, никаких исторических документов, хотя бы приблизительно указывающих время первого знакомства русских с этими островами, не имеется. Уже упомянутый мореплаватель Борро встретился в 1556 году с русским кормщиком по имени Лошак,[1] который говорил ему, что на Новой Земле есть очень высокая гора; следовательно, в это время русские бесспорно уже знали Новую Землю.

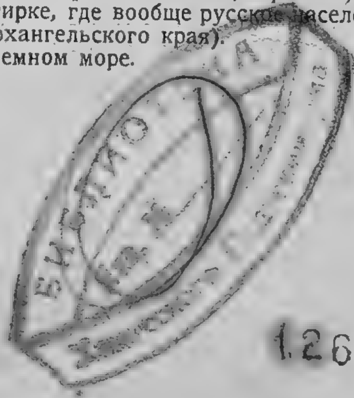
Свидетельство о еще более раннем знакомстве русских с Новой Землей дает нам итальянский писатель Мавро Урбино, который пишет следующее: „Русские, плавающие по северному морю, открыли около 107 лет тому назад остров дотоле неизвестный, обитаемый славянским народом и подверженный вечной стуже. Он превосходит величиною остров Кипр[2] и показывается на картах под названием Новая Земля“. Так как Мавро Урбино жил в начале XVII века, то упоминаемое им открытие русскими Новой Земли относится, следовательно, к самому началу XVI столетия.

Итальянский ученый Юлий Помпоний Лэт (1425—1498) указывает, что „на крайнем севере, недалеко от материка, находится большой остров; там редко, почти никогда не загорается день; все животные там белые, особенно медведи“. Некоторые исследователи видели в этих словах указание на Новую Землю. Возможно, что русские бывали на Новой Земле уже в XV столетии, но утверждение некоторых авторов, что Новая Земля была знакома русским уже в XI веке, следует считать не обоснованным и ошибочным. На Новую Землю русские, несомненно, ходили из Печорского края, где, как мы видели выше, промысловые поселения стали возникать только в XV веке. В XVI веке русские промышляли на Новой Земле уже регулярно. В одном документе, опубликованном Перчасом и относящемся к 1584 году, говорится, что „холмогорцы ездят на Новую Землю ежегодно“.

---

[1] Настоящая его фамилия была, вероятно, Лошаков (в XVII веке Лошаковы жили на Индигирке, где вообще русское население составляли главным образом выходцы из Архангельского края).

[2] В Средиземном море.



Первые экспедиционные плавания в Баренцовом море



В самом конце XV века португалец Васко де-Гама открыл морской путь в Индию вокруг южной оконечности Африки. Четверть века спустя португалец Фернандо Магеллан, находившийся на службе у испанского правительства, открыл путь на дальний восток вокруг южной оконечности Америки.

Торговля с Востоком давала громадные доходы, а потому понятно, что Португалия и Испания—наиболее могущественные морские державы того времени—монополизировали южные морские пути в Китай и Индию, практически закрыв их для других стран. Из этих последних наиболее страдали от монополии морских сношений с дальним востоком Англия и Голландия. Поэтому вполне понятно, что именно в этих странах зародилась мысль найти другой путь в Индию—путь, который огибает материки не с юга, а с севера.

Мысль о возможности найти северный морской путь в Индию подкреплялась слухами, доходившими в Западную Европу из России. Так, итальянский писатель Павел Иовий писал в 1525 году, со слов русского посланника при папском дворе Дмитрия Герасимова: „Хорошо известно, что Двина, увлекая бесчисленные реки, несется в стремительном течении к северу, и что море там имеет такое огромное протяжение, что, по весьма вероятному предположению, держась правого берега, оттуда можно добраться на кораблях до страны Китая, если в промежутке не встретится какой-нибудь земли".

Пфальцграф Георг Ганс, на основании сведений, полученных из Московии, писал о северном морском пути уже более определенно (1578 г.): „Из Оби-реки можно проплыть в Америку, причем два рейса из Колы или Оби в Америку равняются одному тому, который можно сделать туда из Испании". Агент английской торговой компании в Москве Френсис Черри со слов русских сообщил в 1587 году, что „за Обью находится теплое

море“. М. П. Алексеев[1] полагает, что под „теплым морем“ следует понимать Тихий океан, сведения о котором могли дойти до русских через тунгусов.

Первым с проектом северного морского пути в Китай выступил Себастиан Кабот, который был родом из Венеции, но почти всю свою жизнь прожил в Англии. Это был очень ловкий человек. Не столько полярным плаваниям,— существуют серьезные сомнения, бывал ли он вообще в полярных странах, — ско ько своему краснобайству он обязан тем, что прослыл „полярным авторитетом“ и до такой степени ввел человечество в заблуждение, что географы стали считать его не только „знаменитым мореплавателем“ (Норденшельд), но и „отцом полярных исследований“ (Гельвальд). Тактика Себастиана Кабота заключалась в том, что открытия, сделанные его отцом Джоном Каботом,[2] он стал приписывать себе. Себастиан Кабот считал необходимым изыскать путь в Индию „северовосточным проходом“ (т.-е. огибая с севера Европу и Азию). Своим планом он сумел заинтересовать богатых купцов и организовал „Общество купцов изыскателей для открытия стран, земель, островов, государств и владений неведомых и доселе морским путем не посещенных“. Это общество, впоследствии названное „Московская компания“, было утверждено английским правительством, и председателем его назначен Кабот.

Начальство над экспедицией, отправленной этим обществом северным морским путем на восток и бывшей вообще первой большой экспедицией Англии, было поручено Гуго Виллоуби, знатному дворянину, но далеко не первоклассному мореходу. В состав экспедиции, подготовка которой обошлась в 6000 фунтов стерлингов,[3] вошло три судна водоизмещением от 30 до 160 тонн: „Bona Esperanza“, где находился сам Виллоуби, „Edward Bonaventure“ и „Bona Confidentia“.

Корабли покинули Англию 20 мая[4] 1553 года, причем проводы этой первой в истории экспедиции северовосточным проходом были обставлены весьма торжественно. Один очевидец описывает картину проводов следующим образом: „Большие корабли буксировались по реке лодками. Матросы были одеты в светло-голубые или небесного цвета костюмы, и крики их наполняли воздух. Кто стоял на корме корабля и жестами прощался со своими друзьями, кто выходил на люк, кто взбирался на ванты или на марс. Народ стекался со всех сторон и густыми толпами стоял на берегу. Корабли салютовали пушечными выстрелами так, что зазвучали вершины холмов, а долины отвечали им эхом“.

Плавание экспедиции было, однако, неудачно. Около Нордкапа корабль „Edward Bonaventure“ во время сильной бури разлучился с другими судами: Виллоуби продолжал плыть на вос-

---

[1] М. П. Алексеев. Сибирь в известиях западноевропейских путешественников и писателей. Том I. Иркутск, 1932. Стр. 1‹8.

[2] Джон Кабот в 1487 году вторично (после древних норвежцев) открыл северовосточную Америку.

[3] Фунт стерлингов равен приблизительно 10 рублям.

[4] В настоящей книге все даты по «новому» стилю.

ток и 14 августа увидел землю. „Мы думали пристать к этой земле и спустили шлюпку, — пишет в дневнике Виллоуби, — но подойти к берегу не удалось вследствие мелководья и большого скопления льда. Земля казалась необитаемой". Известный полярный исследователь Норденшельд полагает, что земля, которую увидел Виллоуби, был остров Колгуев, по мнению же некоторых других ученых — южная часть Новой Земли. От этой земли корабли сперва направились на север, но, встретив льды, повернули на югозапад, к мурманскому берегу. 28 сентября суда стали на якорь у устья реки Варсины на восточном Мурмане, где Виллоуби решил зазимовать.

Эта первая в истории зимовка экспедиции на далеком севере кончилась трагически: весь личный состав ее (63 человека) погиб — вероятно, от холода и цынги. В следующем году (1554) русские промышленники обнаружили место зимовки экспедиции, где нашли оба корабля с трупами замерзших людей. Был найден также дневник Виллоуби, но он не помог выяснению обстоятельств гибели экспедиции. Из дневника только видно, что в январе 1554 года Виллоуби и часть его спутников были еще живы.

Третий корабль экспедиции — „Edward Bonaventure", которым командовал Ричард Чанслер („человек, уважаемый за остроумие"), постигла лучшая участь. Чанслер достиг устья Северной Двины и завязал здесь торговые сношения с русскими. Выдав себя за королевского посла, Чанслер был вызван Иваном Грозным в Москву, которой до этого не видал еще ни один англичанин. Этот город Чанслер, между прочим, описывает так: „Я думаю, что Москва обширнее Лондона с его предместьями, но она очень некрасива и построена без всякого порядка".

В 1554 году Чанслер вернулся в Англию. Результатом его путешествия явилось установление между Москвой и Англией дипломатических и торговых сношений. Экономический и политический успех, которого добился Чанслер, побудил „Общество купцов-изыскателей" снова послать его в Белое море. На обратном пути в Англию судно потерпело крушение у берегов Шотландии, во время которого Чанслер погиб (10 ноября 1556 года).

Завязав торговые сношения с Россией, „Московская компания" однако не отказалась от главной своей задачи — изыскать северовосточный проход в Китай и Индию. Уже в 1556 году из Англии вышла новая экспедиция на небольшом корабле „Searchthrift" под командой Стефана Борро, который до этого служил старшим штурманом на корабле Чанслера. Отправляя эту вторую экспедицию северовосточным проходом, престарелый Себастиан Кабот (ему было уже больше 80 лет) устроил ей проводы, причем, как рассказывает один современник, „добрый старый джентльмен, от радости видеть такую готовность к предприятию, сам принял участие в плясках среди молодежи и веселого общества".

14 июля Борро был у Канина Носа, 24 июля — в устье Печоры, а 4 августа он достиг югозападного берега Новой Земли. Таким образом, Борро был первым иностранцем, видевшим этот арктический остров. У берегов Новой Земли Борро встретил

несколько промысловых судов, кормщики которых сообщили ему интересовавшие его сведения о пути в устье Оби.

В дальнейшем Борро плавал у острова Вайгача (название это было ему сообщено русскими), пытаясь через Югорский Шар пройти в Карское море. Однако 3 сентября он был вынужден отказаться от этого и повернуть обратно, так как дули упорные



Гуго Виллоуби

северные ветры, нагонявшие „страшную массу льдов, которые он видел собственными глазами". 21 сентября Борро прибыл в Холмогоры, где зазимовал.

В 1580 году „Московская компания" отправила новую экспедицию с целью достигнуть „стран и владений могущественного принца императора китайского, а также города Камбалу и Квинсей".[1] Эту экспедицию очень поддерживал знаменитый

[1] Об этих городах упоминается также в «Чертеже всей Сибири, сбиранном в Тобольске по указу царя Алексея Михайловича»; Камбала или Камбалиск (искаженное Хан-балык, т.-е. город хана) есть Пекин («и в том городе живет китайский царь, и подле города выкопан ров, и каменем выкладен вверх»). Квинсей в указанной русской рукописи назван «Квинзан».

географ Герард Меркатор, который писал, что „плавание в Китай северовосточным проходом весьма удобно и легко“. Экспедиция состояла из двух очень небольших судов — „George“ (40 тонн) и „William“ (20 тонн), находившихся под командой опытных моряков — Артура Пита (участника экспедиции Виллоуби) и Чарльза Джекмена. 23 июня суда находились в Варде, откуда они вышли 1 июля. Через шесть дней была усмотрена Новая Земля. 25 июля экспедиции удалось через Югорский Шар проникнуть в Карское море.[1] Встреченный в Карском море лед явился для крошечных судов непреодолимой преградой, и отважным мореплавателям пришлось вернуться в Европу. Корабль Джекмена при этом пропал бесследно.

Пит и Джекмен были первыми англичанами, проникнувшими в Карское море. Описания их плавания, ввиде рукописи на голландском языке, было найдено в 1875 году на крайнем северовостоке Новой Земли, в Ледяной Гавани, где в конце XVI века зимовал голландец Баренц.[2] К плаваниям этого знаменитого морехода мы перейдем ниже.

После экспедиции Пита и Джекмена инициатива в деле отыскания северовосточного пути переходит к Голландии, которая, освободившись от испанцев, вскоре стала сильной морской державой. Продолжавшая существовать „Московская Компания“ ограничивалась посылкой судов в Северную Двину. В 60-х годах XVI столетия голландцы вели уже бойкую торговлю с русскими на мурманском берегу, в Беломорье и Печорском крае. В 1565 году голландцы основали торговую факторию в Коле.

Большую деятельность в сношениях с русскими на дальнем севере проявил голландец Оливер Брюнель, уроженец Брюсселя,[3] неоднократно плававший на север. Около 1570 года он поступил на службу в качестве приказчика к известным в то время капиталистам Строгановым, которые уже давно наладили торг с ненцами и остяками в низовьях Оби, обменивая драгоценные меха на дешовые „немецкие“ товары. До этого Брюнель жил в Холмогорах, где он изучал русский язык. Заподозренный в шпионстве, он был посажен в ярославскую тюрьму, откуда его и высвободили Строгановы. В период между 1576 и 1580 гг. Брюнель по поручению Строгановых совершил два путешествия на нижнюю Обь, причем второе путешествие он сделал морем из устья Печоры. Таким образом Брюнель был первым иностранцем, прошедшим северным морским путем в устье Оби. Около 1584 года Брюнель снарядил собственную экспедицию для плавания северным морским путем в Китай, но на этот раз льды не позволили ему пройти дальше Вайгача и Новой Земли.

Возможностью установить торговые сношения с Китаем и Индией северным морским путем особенно заинтересовался голландский купец Балтазар Мушерон. Начиная с 1524 года, втечение почти десяти лет, он через своих агентов, находившихся

---

[1] Некоторые полагают, что экспедиция прошла через Карские Ворота, но это менее вероятно.

[2] Сохранился также английский подлинник этого журнала.

[3] В то время Бельгии как самостоятельного государства еще не существовало.

в Московии, собирал сведения о севере России и о Ледовитом море. В 1593 году Мушерон сделал своему правительству доклад об установлении торговых сношений с дальним востоком по северному морскому пути. Соблазненные заманчивой перспективой участвовать в выгодах непосредственной торговли с Индией и Китаем (которая попрежнему находилась в руках Испании и Португалии), голландские купцы не пожалели денег и снарядили в 1594 году арктическую экспедицию в составе четырех судов. Два корабля — „Лебедь" под начальством Брандта Тетгалеса и „Меркурий" под командой Корнелия Ная — должны были проникнуть в Карское море через один из проливов у Вайгача, остальные же два („Посланник" и промысловая шлюпка) под начальством Виллема Баренца избрали, по совету географа Планциуса, путь вокруг северной оконечности Новой Земли.



Виллем Баренц

Уже 14 июля Баренц достиг Новой Земли, в широте 73° 25′ N (по его определению), и на следующий день он был у Сухого Носа, где на берегу были обнаружены признаки пребывания человека. Следуя вдоль берега Новой Земли на север, Баренц миновал остров, названный им Крестовым, потому что на нем стояли два креста, поставленных русскими. Это название сохранилось до настоящего времени. Миновав мыс, получивший название мыса Нассау, Баренц 23 июля достиг широты 77° 55′ N, где беспредельные льды заставили отважных мореплавателей вернуться к Новой Земле. До этого человеку еще не удавалось забираться так далеко на север.

8 августа Баренц находился недалеко от мыса, названного им Медвежьим, а 10 августа он был у группы небольших островов северной оконечности Новой Земли, которые он назвал Оранскими. Здесь моряки увидели до 200 моржей, которых они описывают как „сильных морских чудовищ, размерами много превышающих быка". На моржей была устроена охота топорами и рогатинами, однако при помощи этих средств не удалось взять ни одного зверя. Встретив к северу от Новой Земли непроходимые льды, Баренц повернул на юг и посетил Костин Шар,[1] где, как он предполагал, в свое время побывал Оливер Брюнель.

[1] Это русское название было уже известно Баренцу. Словом «шар» поморы называют проливы, и переняли они это слово от норвежцев. Норвежское слово «skaer» (выговаривается «шэр») означает «шхеры» (скопление небольших скалистых островов с узкими проливами между ними).

К югу от залива, названного Баренцом заливом св. Лаврентия (может быть губа Строганова), голландцы нашли на берегу три деревянных дома, корпус покинутого русского корабля длиной 12 метров, шесть кулей с ржаной мукой, много пустых бочек и несколько могил. Эта находка лишний раз свидетельствует о том, что в то время русские уже промышляли на Новой Земле. 25 августа Баренц был у острова Долгого, где он встретился с другими судами экспедиции („Лебедь“ и „Меркурий“).

Эти суда также совершили интересное плавание. 20 июля они были около тиманского берега, где встретили русскую ладью. На расспросы голландцев кормщик ладьи сообщил, что Югорский Шар проходим, хотя это и связано с большой опасностью как по причине льдов, так и потому, что киты и моржи уничтожают все суда, дерзнувшие посетить эти воды. Очевидно, русские хотели запугать иностранцев. 31 июля голландские суда были около Вайгача, на который была сделана высадка, причем мореплаватели обнаружили здесь от 300 до 400 деревянных ненецких идолов.[1] 11 августа суда прошли через Югорский Шар в Карское море. Дойдя до устья реки Кары, Най и Тетгалес повернули обратно и, соединившись в Баренцовом море с Баренцом, вернулись в Голландию. Эта первая голландская арктическая экспедиция доставила первые сведения по картографии островов Северного Ледовитого моря и о их природе.

Вернувшись в Голландию, мореплаватели поведали о том, как они через Югорский Шар вышли в открытое море (Карское). Многим казалось тогда, что вопрос о возможности пройти северовосточным проходом в Китай уже разрешен, а потому немедленно была организована новая экспедиция, которая должна была начать торговые сношения по вновь открытому пути. Экспедиция, в которой снова участвовали Баренц, Най и Тетгалес, в составе шести судов, нагруженных товарами, и одного вспомогательного корабля,— покинула Голландию 12 июля 1595 г.

19 августа суда были у западного входа в Югорский Шар, который оказался забитым льдом. Встреченные здесь русские рассказали голландцам, что поморские корабли с товарами ежегодно проходят через Югорский Шар мимо Оби в Енисей.[2] От местных жителей голландцы также узнали, что русским, кроме Оби и Енисея, известна еще третья река, называемая „Molconsay“.[3] За этими реками материк выдается в море и оканчивается мысом, обращенным к Новой Земле, за которым находятся большие моря, омывающие берега Тартарии[4] до теплых стран. Эти сведения, сообщенные голландцам, чрезвычайно интересны, так как они показывают, что о Таймырском полуострове и Сибирском море русские знали уже в XVI веке.

---

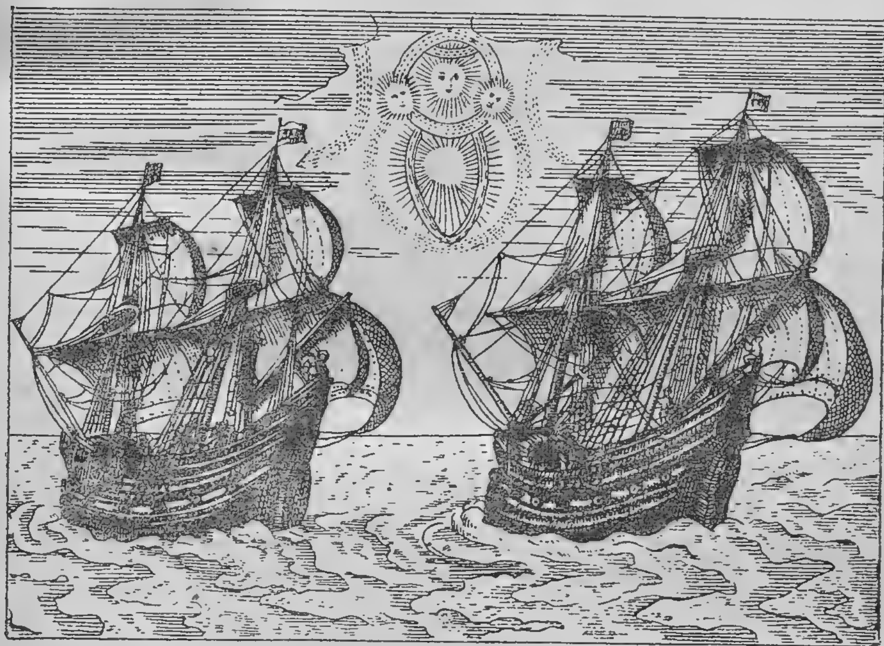
[1] О мысе «Болванский Нос» на острове Вайгаче как о священном месте, где ненцы совершали жертвоприношения, впоследствии — вплоть до настоящего века — сообщали многие путешественники.

[2] Голландцы назвали эту реку «Gilissy», что можно отожествить с русским «Елисей», как северные жители нередко называли Енисей.

[3] Искаженное «Мангазея», т. е. река Таз.

[4] Так иностранцы называли Россию.

Дождавшись очищения Югорского Шара, голландские суда вышли в Карское море, но дальше острова Местного (Мясного) из-за льдов пройти не могли. После тщетного ожидания около этого острова улучшения в состоянии льдов до 15 сентября, на совещании командиров судов было решено отказаться от дальнейших попыток плыть на восток. Это постановление было запротоколировано в следующем акте: „Мы, нижеподписавшиеся, объявляем перед богом и перед миром, что мы сделали все, что от нас зависело, чтобы проникнуть через Северное море в Китай и Японию, как нам приказано в наших инструкциях.



Корабли Баренца

Наконец, мы увидели, что богу не угодно, чтобы мы продолжали наш путь, и что надобно отказаться от предприятия. Посему мы решились как можно скорее возвратиться в Голландию". Этот акт был подписан всеми присутствовавшими за исключением одного Баренца, который категорически отказался от этого, настаивая на продолжении плавания и предлагая идти к западным берегам Новой Земли, зазимовать на севере этого острова и уже в следующем году плыть дальше на восток. Но этот план был отвергнут, и экспедиция вернулась в Голландию.

Так как обе голландские экспедиции не разрешили вопроса о проходе северным морским путем в Китай, то это в значительной мере охладило пыл частных предпринимателей. И только после того, как правительством была назначена премия 25 000 гульденов за открытие северовосточного прохода, амстердам-

ские купцы решили снарядить еще одну экспедицию на север в составе двух судов. Командиром одного корабля был назначен Ян Рийп, а начальствование другим судном было поручено Якову ван-Гемскерку. Назначить начальником Баренца, очевидно, побоялись, зная его смелый и решительный характер. Баренц все же решил участвовать в экспедиции, приняв должность старшего штурмана на корабле Гемскерка. По выражению известного немецкого географа Гельвальда, Баренц был „душой всего предприятия, и фактическое руководство было в его руках". На судне Гемскерка находился также Геррит де-Веер, который вел подробный дневник втечение всей экспедиции, впоследствии опубликованный.

Суда покинули Амстердам 20 мая 1596 года. 5 июня,— как пишет де-Веер,— „мы встретили первый лед, который привел нас в удивление. Вначале мы думали, что это белые лебеди, и кто-то громко крикнул: вот плывут белые лебеди. Услышав этот крик, мы выбежали на палубу и увидели, что это лед. Это случилось под вечер".

Проплыв немного дальше на север, мореплаватели были удивлены цветом воды, которая была „зеленая, как трава". Корабли тогда находились в районе Шпицбергенской банки, на которой цвет воды, действительно, резко отличается от синего цвета воды Атлантического океана. Эта разница в цвете воды бросается в глаза очень отчетливо.

9 июня голландцы увидели впереди неизвестный остров, географическую широту которого они правильно определили в 74° 30′ N. На остров была сделана высадка, и исследователи поднялись на высокую гору. „Спускаясь с этой горы, мы находились в большой опасности и думали, что сломаем себе шею, потому что гора была очень крутая",— занес в тот день де-Веер в свой дневник. Около этого острова голландцы убили первого белого медведя, и в память этого события остров был назван Медвежьим. Это имя остров носит и в настоящее время.[1]

От Медвежьего острова корабли поплыли дальше на север и 19 июня снова приблизились к какой-то земле. Это был Шпицберген,[2] который когда-то уже был известен древним норвежцам, но с тех пор совершенно забыт. „Эта земля оказалась очень большой,—пишет де-Веер,— и мы следовали вдоль ее западных берегов до северной широты 79½°". Таким образом, Баренц побил рекорд, поставленный им же в предшествовавшем году.

Встретив на севере Шпицбергена тяжелые льды, мореплаватели повернули на юг и 1 июля были опять у Медвежьего острова. При обсуждении дальнейших действий экспедиции между Рийпом и Баренцом возникло разногласие. Первый по-

---

[1] Русские промышленники встарину называли его «Медведь».

[2] Голландцы приняли Шпицберген за Гренландию. Русские промышленники, которым Шпицберген был известен еще до Баренца (см. выше), очевидно также думали, что Шпицберген есть часть Гренландии, на что указывает старинное русское название Шпицбергена — Грумант. Таким образом, представление древних норвежцев о Шпицбергене («стране великанов»), который отделялся от Гренландии «ледяными скалами», было географически правильнее.

лагал, что путь в Китай нужно искать к северу от Шпицбергена, Баренц же настаивал на том, чтобы идти к Новой Земле и, обогнув ее с севера, следовать на восток. Так как каждый считал себя правым, то суда разделились: Рийп пошел к Шпицбергену, а Баренц направился к Новой Земле, которой и достиг 17 июля в районе Крестовой губы.

Следуя вдоль западного берега Новой Земли на север, Баренц 19 июля был у Крестовых островов, на один из которых мореплаватели высаживались с целью осмотреть находившиеся там русские кресты (на кресте голландцы вырезали свои надписи).



Дом Баренца в Ледяной Гавани

Льды задержали голландцев у Крестовых островов до 4 августа („мы воспользовались этой стоянкой, чтобы выстирать на берегу наши рубашки и выбелить их на солнце"). 15 августа они были у Оранских островов, а 19 августа обогнули крайний северовосточный мыс Новой Земли, названный ими мысом Желания. 21 августа корабли, теснимые льдами, зашли в небольшую бухту на северовосточном берегу Новой Земли, названную Ледяной Гаванью.

26 августа судно было окончательно затерто льдами и с этого времени стало подвергаться жестоким напорам льда. 30 августа де-Веер пишет в своем дневнике: „При страшной метели льдины стали громоздиться одна на другую, напирая на корабль. Судно приподняло, и кругом все трещало и скрипело. Казалось, что

корабль должен развалиться на сотни кусков. Ужасно было видеть и слышать это, и волосы у нас вставали дыбом". Вскоре стало очевидным, что участь корабля решена, и что зимовать придется на берегу. 11 сентября голландцы приступили к сбору плавника для постройки дома и через месяц начали переселяться в него.

Полярная зимовка голландцев — первая в такой высокой широте — протекала в тяжелых условиях. В наскоро сколоченном из сырого плавника доме стоял нестерпимый холод, от которого голландцы страдали тем более, что у них не было надлежащей одежды. В своем дневнике де-Веер жалуется на ужасный холод очень часто. Так, например, 6 декабря: „Погода жестокая, и дует очень холодный и почти невыносимый ветер с востока. Мы с жалостью смотрим друг на друга, опасаясь, что мы погибнем, если мороз еще покрепчает. Ибо, какой большой огонь мы ни раскладываем, согреться мы не можем. Даже херес, который вообще так крепок, совершенно замерз, и, перед тем как раздавать, приходится оттаивать его на огне". И 27 января: „Продолжается жестокая погода с северозападным ветром. Втечение трех дней мы не только не выходили из дому, но даже не могли показать нос наружу. В доме ужасный холод. Стоишь возле огня так близко к нему, что чуть не обжигаешь передние части ног, а спина мерзнет и начинает покрываться инеем. В этом жалком положении мы похожи на крестьян, которые утром входят в городские ворота, целую ночь пробродив в поле".

Описание полярной зимовки голландцев может у современного читателя вызвать подозрение, не расписывал ли де-Веер всякие „полярные ужасы", как это и в настоящее время делают некоторые журналисты. Но, читая де-Веера теперь, необходимо перенестись за 300 лет назад. Ведь тогда природа и климат Арктики были совершенно неизвестны человеку, и именно эта неизвестность сильно влияла на психику, заставляя воспринимать и переживать полярную обстановку гораздо острее, чем это делает современный человек. Незамысловатый дневник де-Веера лишен всяких „художественных" преувеличений и прикрас, и он излагает в нем только то, что действительно видел и ощущал.

С продовольствием дело обстояло также не блестяще. Уже 8 ноября пришлось сократить паек хлеба до 200 граммов в день. К счастью, медведи посещали голландцев в начале зимовки часто.[1] Втечение полярной ночи в районе зимовки было много песцов, которых голландцы ловили капканами. Песцов они ели и находили, что в жареном виде песец напоминает зайца. Уже зимою несколько человек заболело цынгой. 28 января де-Веер пишет: „Погода хорошая, и мы время от времени совершаем прогулки, бегаем и играем в мяч, чтобы размять свои ноги. Ибо

---

[1] Втечение сентября и октября к дому голландцев подходило 14 медведей. В ноябре и декабре медведи не появлялись вовсе, первый медведь к концу полярной ночи пришел 31 января. В конце зимы и весною медведей было сравнительно мало (с февраля по май только девять).

ведя втечение долгого времени сидячий образ жизни, многие заболели болезнью, которую называют цынгой".[1]

В конце апреля и в начале мая льды, под влиянием северо-западных ветров, отнесло от берега, и голландцы стали подумывать о возвращении на родину. Обратное плавание надо было совершить на шлюпках, так как состояние судна было безнадежно. 29 мая голландцы выкопали из-под снега свою большую шлюпку и, чтобы отремонтировать ее, стали тащить к дому. „Мы силились приволочь ее к дому, но это не удавалось, так как мы были слишком слабы и истощены. Видя, что изнемогаем,



Карта Новой Земли по Баренцу

мы пали духом. Тогда капитан стал ободрять нас и сказал, что нужно сделать то, что даже выше наших сил, потому что жизнь наша зависит от этого. Ибо,— сказал он,— если мы не протащим и не исправим шлюпку, то нам придется остаток жизни провести в качестве граждан Новой Земли и быть здесь похороненными".

14 июня голландцы покинули место зимовки. Баренц в это время был уже тяжело болен. Покидая Ледяную Гавань, он написал краткий отчет о пребывании здесь экспедиции, вложил

[1] Известный русский ученый мореплаватель Ф. Литке, который, очевидно, не был знаком с подлинником де-Веера, неправильно утверждает, что в повествовании о голландской экспедиции «не упоминается о ней (цынге) ни разу». (Ф. Литке — Четырекратное путешествие в Сев. Ледовитый океан. Т. I, стр. 48).

его в пороховницу из рога и прикрепил в дымовом отверстии дома. 16 июня, когда голландцы огибали северную часть Новой Земли, Баренц обратился к де-Вееру со следующими словами: „Геррит, где мы находимся? Не у Ледяного ли мыса? Подними меня, мне надо еще раз посмотреть на этот мыс". 20 июня де-Веер записал в своем дневнике следующее: „Клас Андриссон[1] очень слаб, и мы хорошо сознаем, что он скоро испустит дух. Услышав, как мы говорили об этом, Виллем Баренц сказал: „Мне кажется, что и я долго не проживу". Мы не думали, что Виллем Баренц так болен. Он разговаривал с нами и стал рассматривать сделанную мною маленькую карту нашего путешествия. Потом он возвратил мне карту и сказал: „Геррит, дай мне пить". Затем им овладела такая слабость, что глаза стали закатываться, и внезапно он скончался. Итак, он умер раньше Класа Андриссона, который вскоре последовал за ним. Смерть Баренца очень опечалила нас, потому что он был нашим главным руководителем и единственным нашим штурманом".

Баренц был несомненно одним из наиболее выдающихся исследователей Арктики. Смелый и расчетливый, он был вместе с тем прекрасным навигатором и наблюдателем. Наблюдения над погодой, которые голландцы производили в 1596—97 гг.в Ледяной Гавани, являются вообще первыми метеорологическими наблюдениями в России, и они и сейчас еще имеют научную ценность. То море, в котором Баренц совершил свои знаменитые плавания и в водах которого нашел себе могилу, впоследствии было в его честь названо Баренцовым.

В почти непрерывной борьбе со льдами шлюпки голландцев 28 июля достигли острова Междушарского,[2] где встретили две русские ладьи с командой в 30 человек. Русские снабдили голландцев (которые все сильно страдали от цынги) печеным хлебом и копченой дичью и оказали им всякого рода помощь. „Знаками мы объяснили им,— пишет де-Веер,— что мы бросили наше судно во льдах. Тогда русские спросили: „crabble pro pal?" и мы ответили: „crabble pro pal"[3]. С некоторыми из этих русских голландцы познакомились еще в предшествующем году около Вайгача. „Вспомнив об этой встрече и о том, что они пили на нашем корабле вино, русские жестами спросили нас, какой напиток мы имеем сейчас. Тогда один из наших матросов черпнул воды и показал ее русским; но те покачали головой, говоря: „no dobbre"[4]. Наш капитан пригласил двух русских, которые казались главными среди них, на нашу шлюпку и дал им вина, приблизительно одну порцию — все, что у нас осталось".

2 сентября голландцы прибыли в Колу и были чрезвычайно удивлены, встретив здесь корабль Яна Рийпа, с которым год назад расстались у Медвежьего острова. Как выяснилось, Рийп в 1596 году безуспешно пытался пройти на север в районе

---

[1] Один из матросов.
[2] На югозападе Новой Земли.
[3] «Корабль пропал»
[4] «Не добро.»

Шпицбергена и вернулся в Голландию. В следующем году он отправился в Россию с грузом товаров и теперь возвращался домой. Шлюпки, на которых Гемскерк и его спутники совершили свое исключительное плавание от северной оконечности Новой Земли до берегов Мурмана, были в качестве трофеев оставлены в Коле и выставлены здесь в гостином дворе.

17 сентября мореплаватели покинули на корабле Рийпа гостеприимную Колу и 1 ноября прибыли в Амстердам. „На нас была та же одежда, которую мы носили на Новой Земле, головы были прикрыты шапками из песцового меха. В таком виде мы пошли в отель Петра Хасселера, который был одним из попечителей города Амстердама. Прибыв в этот отель, мы стали предметом всеобщего удивления, так как уже давно нас считали мертвыми".

После того как голландцы покинули место своей зимовки в Ледяной Гавани, оно не посещалось человеком до 1871 года. В этом году в Ледяную Гавань зашел норвежский промышленник Э. Карлсен и нашел здесь дом Баренца. Он стоял в полной сохранности, и даже внутри все было так, как это изображено на воспроизведенном здесь рисунке де-Веера. Место зимовки Баренца было тщательно обследовано англичанином Гардинером в 1875 году. Он нашел здесь различные книги (в том числе „Историю Китая"), карты, остатки голландского флага, компас, несколько циркулей, печать, оружие, домашнюю утварь, платье и пр. Но наиболее интересной находкой явилась рукопись, упоминаемая в книге де-Веера и оставленная Баренцом перед выходом из Ледяной Гавани в дымовом отверстии дома. Все эти реликвии в настоящее время находятся в музее в Гааге.

Развалины голландского дома в Ледяной Гавани посетил в 1933 году геологический отряд Арктического института под начальством Милорадовича, которому посчастливилось найти несколько предметов, оставленных экспедицией Баренца (глиняный кувшин, железный ключ, башмак и др.).

Исключительно быстрый рост экономической и политической силы Голландии в конце XVI века привел к тому, что на мировом рынке голландцы всюду начали вытеснять португальцев и испанцев. В 1595—97 гг. голландец Корнелий Гутман совершил плавание вокруг мыса Доброй Надежды,[1] а вскоре торговля с дальним востоком сосредоточилась в руках голландцев. Попытки Португалии бороться со все возрастающим торговым могуществом Голландии успеха не имели. В 1602 году голландские капиталисты основали „Нидерландско-Остиндскую компанию", которая в Голландии имела монопольное право пользоваться южным морским путем в Индию.

При создавшейся политико-экономической конъюнктуре интересы Голландии к отысканию северовосточного прохода в Индию, естественно, сильно пали и постепенно сошли на-нет. В 1609 году в Северное Ледовитое море, с целью прохода на дальний восток, было послано судно под начальством Ван-Керкговена, дошедшее только до Вайгача, и столь же малоуспешна

[1] Южная оконечность Африки.

была экспедиция, отправленная амстердамским адмиралтейством в 1610 году под командой Яна Мая.

Последняя попытка голландцев отыскать северовосточный проход была сделана основанной в 1614 году „Северной или Гренландской компанией“, которая в 1625 году снарядила корабль под начальством Корнелия Босмана. 12 августа судно Босмана прошло через Югорский Шар в Карское море, но, встретив здесь много льда, было вынуждено вернуться обратно.

Несколько попыток пройти северовосточным проходом сделала еще английская „Московская компания“. В 1607 году на средства последней совершил плавание на север знаменитый мореплаватель Генри Гудсон, достигший в районе Шпицбергена северной широты 80° 23′ и тем самым поставивший рекорд, который был побит только двести лет спустя англичанином Скорезби (1806, 81° 30′ N). В следующем году (1608) Гудсон плавал на восток, но мог дойти только до западного берега Новой Земли, где высаживался (в широте 72° 12′ N). Во время этого плавания, между прочим, производились первые в Арктике наблюдения над наклонением магнитной стрелки.

Гудсон был для своего времени весьма образованным мореплавателем, и потому особенно интересна следующая запись, сделанная в дневнике этого плавания и характеризующая господствовавшие в то время даже среди интеллигенции суеверия: „25 июня 1608, 75° сев. шир. Сегодня утром одному матросу удалось увидеть в волнах русалку. На его зов прибежал другой матрос. Русалка находилась около самого судна и с серьезным выражением лица смотрела на наблюдавших за ней матросов. Ее грудь и спина были, как у женщины; величиною она была с обыкновенного человека, кожа у нее очень белая, а длинные волосы спускались на спину. Когда она нырнула, то можно было увидеть нижнюю часть ее тела, похожую на хвост дельфина и испещренную подобно макрели. Матросов, видевших русалку, звали Томас Хиллер и Роберт Рейнер“. Эта русалка, вероятно, была не чем иным, как тюленем или белухой.

После плавания Гудсона в 1608 году „Московская компания“ решила окончательно отказаться от дальнейших попыток искать северный проход в Индию. Гудсон поступил тогда на службу к „Нидерландско-Остиндской компании“ и на ее средства совершил еще два полярных плавания. В 1609 году он дошел до Новой Земли, но так как берега ее были блокированы льдами (это было 4 мая), то Гудсон отправился в сторону Америки искать проход в Китай с северозапада. В 1610 году он снова искал северозападный проход вокруг Америки, и в этой экспедиции погиб (взбунтовавшаяся команда высадила Гудсона вместе с сыном и пятью матросами в шлюпку и оставила на произвол судьбы в открытом море).

В возможности найти северовосточный морской путь в Китай окончательно разочаровались. Установившийся в то время взгляд на северный морской путь был четко формулирован голландским географом Исааком Массой, прожившим несколько лет в Москве. „Я прекрасно знаю,— писал он в 1608 году,— и

могу это доказать, что северный морской путь закрыт, и что все желающие его открыть претерпят неудачу в своих попытках". Точка зрения Массы была господствующей вплоть до 1932 года — года исторического плавания „Сибирякова".

Последняя попытка, сделанная в XVII веке с целью найти северовосточный проход, была предпринята на средства англий-



Ранняя карта Северного морского пути (1611 г.)

ского адмиралтейства и нескольких частных лиц капитаном английского флота Джоном Вудом и капитаном Флоусом. На двух судах („Speedwell" и „Prosperous") они покинули Англию в мае 1676 года и 26 июня находились у полуострова Адмиралтейства на Новой Земле.

Здесь корабль Вуда сел на каменные рифы и разбился. В ознаменование этого печального события, Вуд назвал мыс, около

которого произошло кораблекрушение, мысом Спидилл.[1] Команду Вуда и его самого спасло подошедшее судно Флоуса.

Особняком от вышеописанных экспедиций, имевших определенное задание пройти в Китай и Индию, стоит экспедиция, отправленная в 1653 году к северным берегам Европы одной датской торговой компанией. Эта экспедиция описана де-Ламартиньером, принимавшим в ней участие в качестве врача.[2] Эта чрезвычайно любопытная книга, в свое время широко распространенная, возбудила много толков. Большинство занимавшихся ею ученых склонно было считать де-Ламартиньера „очковтирателем“, пользуясь современным выражением. Так, например, В. Н. Берх[3] писал, что это „баснословное путешествие“ показывает, „до какой степени простиралась ложь древних странствователей“, и что „врач врет очень нагло“. Однако исследование, предпринятое в более позднее время (1912) В. Н. Семенковичем, в значительной мере снимает с де-Ламартиньера взводимые на него обвинения. В своем описании де-Ламартиньер касается Кольского полуострова, Печорского края, Новой Земли и Шпицбергена.

После плаваний Баренца к Новой Земле северную часть Баренцова моря стали посещать также промысловые голландские суда, главным образом для боя китов. Повидимому, промышляли в Баренцовом море также датчане; так, известно, что в 1609 году датчанин Ян Мунк плавал с промысловой целью к Новой Земле, которой, впрочем, не достиг, так как судно его потерпело крушение у острова Колгуева, где оно два года спустя было найдено русскими промышленниками. В 1610 году Мунк повторил попытку дойти до Новой Земли, уже на двух кораблях, но из-за льдов снова потерпел неудачу.

Китобойный промысел (приведший к почти полному истреблению китов в атлантико-арктических водах) давал в свое время громадные доходы. Так, например, еще в первой четверти XIX века китоловы Скорезби (отец и сын) втечение двадцати лет заработали на ките $1^1/_2$ миллиона рублей.

Некоторые сведения о старинных плаваниях голландских китобоев содержатся в замечательной книге географа Николая Витзена „Северная и восточная Тартария“, изданной в Амстердаме в 1692 году. Из этих плаваний следует отметить плавание Виллема де-Фламинга в 1664 и 1668 гг. В 1664 году он забрался далеко на северовосток от северной оконечности Новой Земли и достиг здесь области небольших глубин, т.-е., очевидно, дошел до того подводного гребня, который был открыт советской экспедицией на „Седове“ в 1930 году. Этот гребень соединяет остров Уединения с островом Визе. Интересно, что замеченное

---

[1] Здесь игра слов: Спидуэлл (Speedwell), как называлось судно Вуда, означает «добрый успех», а Спидилл (Speedill) — «плохой успех». Почти на всех картах мыс неправильно называется «Спидуэлл» вместо «Спидилл».

[2] Книга эта издана также на русском языке («Записки Московского Археологического института», т. XV, 1912).

[3] В. Берх — Хронологическая история всех путешествий в северные полярные страны. 1821, стр. 23.

де-Фламингом резкое уменьшение глубин к северовостоку от Новой Земли навело его на мысль о существовании здесь земли „или по меньшей мере острова“. Много позже эта суша, действительно, была открыта ввиде острова Уединения (открыт в 1878 году) и острова Визе (открыт в 1930 году). Во время своего плавания в 1668 году де-Фламинг высаживался на Новую Землю и с одной из гор южнее Сухого Носа обнаружил большой пролив. Де-Фламинг несомненно видел Маточкин Шар — пролив, разделяющий Новую Землю на два острова. Русским Маточкин Шар был известен уже в XVI веке, когда они иногда пользовались этим проливом, плавая в устье Оби.[1]

В книге Витзена мы находим также следующее интересное сообщение: „Мне рассказали как достоверный факт, что шкипер Корнелий Роуль нашел в долготе Новой Земли и в широте 84,5 или 85° N сильно изрезанную землю, от которой во все стороны на десятки миль виднелось большое море. Когда же он, приплыв на лодке в спокойную бухту, взобрался на высокую гору, то решил, что можно плыть к северу еще добрые сутки, а то и трое, производя ловлю. Он нашел там очень много птиц, которые были совсем ручные“.

Какую землю видел Роуль? Если вообще верить этому сообщению,— а Витзен критически относился к собираемым сведениям,— то это могла быть только Земля Франца-Иосифа. То, что эта земля описывается как сильно изрезанная („gebroken“), и что на ней было много птиц,— вполне отвечает ландшафту Земли Франца-Иосифа. Даваемая Витзеном географическая широта, однако, не совпадает с широтой Земли Франца-Иосифа, лежащей между 80 и 82 параллелями. Впрочем до широты 84½ или 85° N ни одно китобойное судно дойти не могло. О плавании Роуля, относящемся приблизительно к 1675 году, Витзен получил сведения через третье лицо, а потому возможно, что широта виденной Роулем земли была перепутана. Возможно также, что Роуль хотел прихвастнуть и прибавил несколько градусов,— среди полярных китоловов это было в то время почти в обычае.[2]

Таким образом не исключено, что человек познакомился с Землей Франца-Иосифа еще задолго до того, как этот архипелаг был официально открыт австро-венгерской экспедицией Пайера и Вейпрехта (1873 г.).

В 1675 году Новую Землю посетил голландский китолов Корнелий Снобеггер. В горах, расположенных на западном берегу Новой Земли, в широте 73,5°, внимание Снобеггера было при-

---

[1] М. П. Алексеев, цит. соч., стр. 188.

[2] Некоторые китоловы доходили до явного вранья. Так, например, английского гидрографа Моксона, жившего во второй половине XVII века, один штурман уверял, что он был на северном полюсе и даже «проходил на два градуса по ту сторону полюса; там не было льда, а погода стояла такая же прекрасная и теплая, как в Амстердаме летом». Вуду рассказывали о двух голландцах, проплывших к северовостоку от Шпицбергена до 89° с. ш. В 1766 году один голландский китолов сообщил Чичагову, что он знает другого китолова, который был на 83° с. ш. и видел там покрытую льдом землю.

влечено блестящими камнями. Он привез их в Голландию, где они подверглись исследованию, причем оказалось, что в них содержится серебро,— правда, в небольшом количестве. Снобеггер является первым иностранцем, сообщившим о полезных ископаемых Новой Земли.

О серебряной руде на Новой Земле еще раньше знали русские. Так в 1786 году архангельский чиновник Ступинцов утверждал, что в губернском архиве „есть старинное письменное дело об отправлении повелением царя Ивана Васильевича рудокопов искать на Новой Земле серебряную руду по примеру новгородцев". Так как архангельский губернский архив сгорел в 1779 году, то, к сожалению, не представляется возможности проверить утверждение Ступинцова.

Вполне определенное указание на то, что русское правительство в XVII веке посылало на Новую Землю людей „по рудяному делу", заключено „в челобитной крестьян Пустозерского острога" от 1667 года: „А в прошлых, государь, годах, по твоему великого государя указу, Роман Неплюев, и Фома Кыркалов, и Василий Шпилкин ходили для отыскной руды и всяких сыскных узорочей на Новую Землю и в Югорский Шар, на Микулкин и на иные морские острова".[1]

О том же говорит „Наказ пустозерскому воеводе Ивану Нелову" (1667 г.): „На Мезене, у посацкого человека у Фомы Кыркалова лежит снасть всякая к рудяному делу, ломы и иные снасти железные, и парусы, и всякие судовые снасти, и котлы; да он же Фома посылан на море для сыску руды и на Новую Землю, в те поры у него снасти положены были".

Рассказы о серебряной руде на Новой Земле нередко и позже тревожили воображение людей. Новоземельский кормщик Юшков уверял, что на Новой Земле серебро находится в изобилии, и что оно выходит на поверхность „как некоторая накипь". Увлеченный этими рассказами, директор Шуваловской сальной конторы в Архангельске Кин в 1757 году отправил Юшкова на Новую Землю отыскивать эту „накипь", но Юшков по пути к Новой Земле умер.[2]

Последние голландские китоловы были на Новой Земле около 1725-30 гг. Еще в конце XVIII века на западном берегу Новой Земли находили оставленные голландцами салотопенные ямы.

---

[1] Дополнения к Актам историческим, V, 1855, стр. 172.

[2] Научные разведки на серебро на Новой Земле, по инициативе А. А. Свицына, предприняты только в самое последнее время (Всесоюзным Аркт. институтом).

Плавания русских в XVI—XVII столетиях



Многочисленные иностранные экспедиции, искавшие в XVI и XVII веках северовосточного прохода в Китай, потерпели неудачу и не могли дойти даже до Обской губы. Только одному Оливеру Брюнелю, как мы видели, удалось достигнуть устья Оби, но, посланный Строгановыми, он, очевидно, совершил плавание вместе с русскими, под проводкой кормщика-помора. Повидимому, во второй половине XVI века устья Оби достигло также какое-то английское судно. В письме, написанном в 1584 году русскими мореходами фактору английской торговой компании Антону Маршу, говорится: „Некогда ваши люди уже достигли устья реки Оби на корабле, который претерпел крушение, причем люди ваши были убиты самоедами, думавшими, что они приехали ограбить их". Морской путь из Поморья в Обь был русским хорошо известен уже в начале XVI века. Об этом пути они рассказывали первым иностранцам, плававшим в Карское море. В упомянутом письме Антону Маршу (1584 г.) русские указывали, что „от острова Вайгача до устья Оби не очень трудно проехать". Торговым центром в Обском крае являлся город Мангазея,[1] находившийся на реке Таз, несколько выше впадения в нее реки Панча-яга. Город Мангазея был основан в 1601 году на месте уже существовавшего промыслового поселка. Мангазея и была конечным пунктом плаваний русских моряков и торговых людей, которые уже во второй половине XVI века выстроили здесь „остроги". В Мангазее жили не только торговые люди и государственные чиновники, сюда стекались и „всякие люди", бежавшие „от государственных податей, а иные от воровства и от своей братьи, от всяких долгов".

[1] Название «Мангазея» происходит от «монгомзи», как называлось жившее здесь ненецкое племя. В сказании «о человецех незнаемых на восточной стране и о языцех разных» (конец XV века) говорится: «На восточной стране за Югорьскою землею, над морем, живут люди Самоедь, зовомыи Малгонзеи».

Одним из первых плаваний в Обскую губу, упоминаемых в русских источниках, было плавание московского гостя Луки — впрочем, неудачное. Об его походе, относящемся ко времени между 1584 и 1598 гг., говорится, что „ходил москвитин Лука гость с товарищи проведывати Обского устья тремя кочи, и те де люди с великие нужи примерли, и осталось тех людей всего четыре человека“.

В Мангазею русские ходили из Двины, Мезени и Пустозерска. Морской путь в Мангазею лежал от устья Печоры, „большим же морем-окияном на урочище Югорский Шар“. Отсюда плавали „Нарзомским морем“[1] к западным берегам Ямала, где поднимались на север до устья реки Мутной.[2] Чтобы не огибать Ямала с севера, входили в эту маленькую реку („чрез можно камень перебросить“) и „тянулись бечевой“ до озер, из которых река Мутная берет свое начало. Далее озерами и протоками доходили до волока на озеро, из которого течет река Зеленая, а по этой последней уже сплавлялись в Обскую губу. „Сухого волоку от озера до озера“ было только около полукилометра, „место ровное, земля песчана“. От устья Зеленой реки бежали „парусным погодьем“ по Обской губе, затем сворачивали в Тазовскую губу и по реке Тазу плыли до Мангазеи. Весь морской путь совершался на „кочах“ — небольших судах, грузоподъемностью около шести-семи тонн. „Делали кочи крепкие, и лес в них был добрый, мелкий, и ушивали, и конопатили, и смолили, и во всем делали дельно, чтоб те кочи к морскому ходу были надежны“. Кочи были плоскодонные однопалубные суда и имели в длину около 25 метров. Лавировать под парусами на кочах нельзя было, они могли ходить только пользуясь прямым ветром.

Не всегда плавания в Мангазею проходили удачно: нередко встречные ветры заставляли возвращаться обратно, нередко „льды не пропускали“. „А коли бог не даст подсобных ветров, и тогда все кочи ворочатся в Пустоозеро, а коли захватит на Мутной или на Зеленой реке позднее время, и на тех реках замерзают и животишка своя и запасы мечут на пусте, а сами ходят на лыжах в Березовский уезд. А как займут льды большие, ино обходят около льдов парусом и гребью недель с шесть, а иногда и обойти льдов немочно, и от тех мест ворочаются назад в Пустоозеро“.

Вообще морской путь в Мангазею считался тяжелым, потому что он лежал через „непроходимые злые места от великих льдов“, где приходилось претерпевать „всякие нужи“. Тем не менее, по свидетельству современников, „в Мангазею по вся годы ходят кочами многие торговые и промышленные люди со всякими немецкими товары и с хлебом“. Имеются следующие краткие данные о числе кочей, плававших из Поморья в Мангазею: 1601 г. — 4 кочи (40 чел.), 1602 г. — 4 кочи, 1610 г. — 16 кочей (160 чел.), 1611 г. — кочи не дошли до Обской губы и вернулись, 1612 г. — 16 кочей, 1613 г. — 17 кочей.

[1] Самая южная часть Карского моря.

[2] Под Мутной рекой встарину понимали нижнее течение реки Морды с ее притоком Сё-Яга.

С первого взгляда может показаться странным, что русские на своих кочах установили довольно правильные торговые сношения с Обью, тогда как иностранцам, обладавшим лучшими мореходными средствами, это не удавалось. Главная причина успеха русских заключалась в том, что они были жителями Севера и как таковые хорошо освоились с природой Севера и умели с ней бороться. Знание природы Арктики ведь и в настоящее время является необходимым условием успеха всякой полярной экспедиции, всякого предприятия в полярной области. Английские же и голландские мореплаватели XVI и XVII вв., искавшие северовосточного прохода, попадали в совершенно незнакомую для них обстановку, где они не умели ориентироваться. Ломоносов правильно указал, что неудача их объясняется тем, что они „не имели довольного знания натуры, ниже ясного воображения предлежащей дороги".

Наконец, русские кочи — суда с несомненно очень низкими мореходными качествами, которые поэтому в литературе принято всячески поносить („утлые", „кое-как сколоченные", „неуклюжие" и т. д.), — в данном случае представляли, по сравнению с иностранными судами, скорее некоторые преимущества, потому что плавали в Мангазею не открытым морем (где опасность от льдов была больше), а вблизи берега, т. е. по чрезвычайно мелкому фарватеру („и в губах местами глубоко, а в иных местах и суда ставают"). По этому фарватеру могли следовать „малые кочи", но он был недоступен для иностранных экспедиционных судов с большой осадкой. Именно благодаря плаванию подле самого берега, что можно было выполнить только на мелких „посудинах", наши поморы и овладели морским путем в Обь.

Нелишне вспомнить здесь, что Амундсен, первый совершивший плавание северозападным проходом, обязан своим успехом в значительной мере тому, что совершил это плавание на небольшой „скорлупке", какой была его „Иоа" (72 фута длины, 47 регистровых тонн).

С Оби на Енисей русские попадали через Тазовскую губу и далее речками и волоками между Тазом и Енисеем. Первые сведения об устье Енисея дал двинянин Кондрашка Курочкин, который достиг его в 1610 году, спускаясь из Туруханска вниз по течению Енисея. В том же году русские промышленники достигли морем устья Пясины, а в 1611 году один пермяк рассказывал англичанину Логану, что за Пясиной находится другая река, называемая Хатанга. Когда-то в устье Пясины и по ее течению существовало много русских промысловых поселков; развалины их были обнаружены экспедицией Е. И. Иголкина в 1933 году. Курочкин установил, что в устье Енисея нет мелководного бара, и „большими кораблями из моря в Енисей пройти мочно". Это большое преимущество Енисея перед Обью, о котором более трехсот лет назад сообщил Кондрашка Курочкин, было в полном объеме практически использовано только при советской власти, основавшей на Енисее большой морской порт (Игарка).

Развившееся торговое мореплавание из Поморья в Обскую губу было в 1619 году насильственно прекращено административными мерами. Русское правительство, с одной стороны, опасалось, что рано или поздно иностранцы тоже станут плавать в Обь, минуя „корабельное пристанище" в Архангельске, дававшее государству большой доход („мочно немцам пройти в Мангазею из своих земель, не займуя Архангельского города"); с другой стороны, правительство боялось, что русские купцы начнут торговать с иностранцами на крайнем севере и найдут там пути, чтобы избежать уплаты пошлины („учнут торговати с немцы, утаясь в Югорском Шару, на Колгуеве, на Канином Носу, и государеве казне в пошлинах истеря будет").

Поморы вначале энергично протестовали против запрещения морского пути в Мангазею и просили, чтобы „из Мангазеи в Русь и в Мангазею с Руси ходить большим морем попрежнему, чтоб вперед без промыслов не быть"; однако они были вынуждены подчиниться, когда по ходатайству воеводы князя Куракина из Москвы пришел „заказ крепкий", причем ослушавшимся грозило „быть казненными злыми смертьми и домы разорити до основания". В результате „та дорога, по государеву указу, от дальних лет в крепкой заповеди с смертною казнью належит, чтоб никакой человек тем заповедным путем из большого моря-окиана (Баренцова моря) в Мангазейское море (Карское), ни из Мангазейского моря в большой окиан никто не ходил". Чтобы следить за выполнением этого приказа, в Югорском Шаре содержалась стража.

Указ московского правительства нанес мореплаванию на дальнем севере решительный удар и надолго задержал экономическое развитие Обь-Енисейского края. Вопрос об использовании северного морского пути был поставлен только 250 лет с устя русским деятелем Севера М. К. Сидоровым, а регулярная эксплоатация этого пути началась лишь при советской власти.

Для сношений между Тобольском и Мангазеей некоторое время пользовались морским путем (по Обской и Тазовской губам), но в 1667 году и этот путь был запрещен указом тобольского воеводы Голунова: „Впредь кочевого ходу не будет, а посылать через Енисейск" (т. е. сухим путем. — *В. В.*). Когда полярное мореплавание было задавлено тяжелой лапой московского правительства, город Мангазея постепенно стал утрачивать свое значение и, наконец, вымер и разрушился. Само место, где стоял этот некогда цветущий полярный город, было забыто и найдено только в 1900 году.

В 1927 году место бывшей Мангазеи, называемое ненцами Тагаревы-харад (разломанный город), посетила советская экспедиция под начальством Р. Е. Кольса, давшего следующее описание бывшего города: „По берегу торчат бревна — остатки стен. Из построек сохранился какой-то сруб, отстоящий от берега (Таза) шагов на сто. Одна стена его обрушилась, а три оставшиеся наклонились. Вся площадь, на которой был расположен город, имеет сейчас не более квадратного километра (берег сильно подмывается) и покрыта кочками и кустарником. В центре

площади имеется насыпь вроде кургана, в некоторых местах прощупываются под землей бревна".

С прекращением мореплавания по Карскому морю в целях торговли, не прекратились, однако, чисто промысловые плавания русских. Об этих плаваниях история сохранила нам очень мало. В одном документе, относящемся к 1647 году, имеется указание, что в прошлые годы „с Новой Земли с кожею и салом моржовым и с костью рыбья зубу, на Колмогоры и в Двинский уезд торговых и промышленных людей в приезде осенью было много". В другом документе, 1667 года, говорится, что „летом ходят на море на Новую Землю и по морским островам в больших судах для моржового промысла мезенцы и пинежана на Югорский Шар и Вайгач остров, и всякие морские островы ведают".[1]

Известно плавание кормщика Родиона Иванова в 1690 году, судно которого потерпело крушение у Шараповых Кошек.[2] Зазимовавшая на Ямале команда была в следующем году спасена другим русским промысловым судном, к приходу которого из 15 человек осталось только 4,— остальные умерли от цынги. Заболевания цынгой, очень часто со смертельным исходом, были среди русских полярных мореходов заурядным явлением, в значительной мере объясняющимся господствовавшим тогда предрассудком (впрочем, и сейчас еще не вполне изжитым), будто мясо морского зверя и белого медведя является „поганым".

Особенно часто русскими промышленниками посещались западные берега Новой Земли. Из ходивших к этому острову промышленников наибольшей известностью пользуется Федот Рахманин из Мезени, который во второй половине XVIII века 26 раз зимовал на Новой Земле, 6 раз — на Шпицбергене и 5 лет „препроводил в Сибири для тамошнего мореплавания из реки Енисея".

Обычно поморы промышляли у южного острова Новой Земли, но некоторые добирались и до крайней северной оконечности Новой Земли, называвшейся поморами мысом Доходы. По свидетельству В. Крестинина (1789 г.), „далее сего носа, от которого начинаются восточные берега Новой Земли, промышленники в Карское море за промыслом зверей не ездят по причине множества переносных льдов". Впрочем, мыс, около которого зимовал Баренц, был известен мезенским мореходам, и они называли его „Спорый Наволок". К восточным берегам Новой Земли поморы ходили очень редко. Исключением был олончанин Савва Лошкин, приятель Рахманина, который около 1760 года объехал кругом всей Новой Земли, причем две зимы провел на ее восточном берегу. После Лошкина Новая Земля была обогнута впервые лишь в 1870 году (норвежцем Иоганнесеном).

Все до сих пор перечисленные плавания преследовали торговую и промысловую цели. Первая научная экспедиция в западную часть нашего арктического сектора была отправлена в 1734 году. Эта экспедиция являлась частью большой экспедиции,

---

[1] Дополнения к Актам историческим. V, 1855, стр. 172.
[2] У западного берега полуострова Ямала.

работавшей на средства русского правительства в 1733—43 гг. и известной под названием „Великой северной экспедиции". Название „великой" присвоено ей недаром: в ней участвовало 580 человек, и она выполнила грандиозную задачу, описав все северное побережье Евразии от Белого моря до устья Колымы, исследовав Камчатку, Охотское море и значительную часть Сибири и совершив плавания к берегам Японии и северозападной Америки.

Эта совершенно исключительная по охваченной ею территории экспедиция тем не менее осталась недостаточно освещенной в истории исследования земли и ждет еще своего историографа. Одной из причин этого является то, что Великая северная экспедиция проходила в строго секретном порядке. В результате этого нелепого засекречивания—характерного для того времени, когда экспедиция работала,—часть оригинальных журналов экспедиции затерялась и погибла в архивах. Не менее характерно, что опубликованием журналов экспедиции занялись американские ученые, на русском же языке журналы до сих пор не обнародованы.

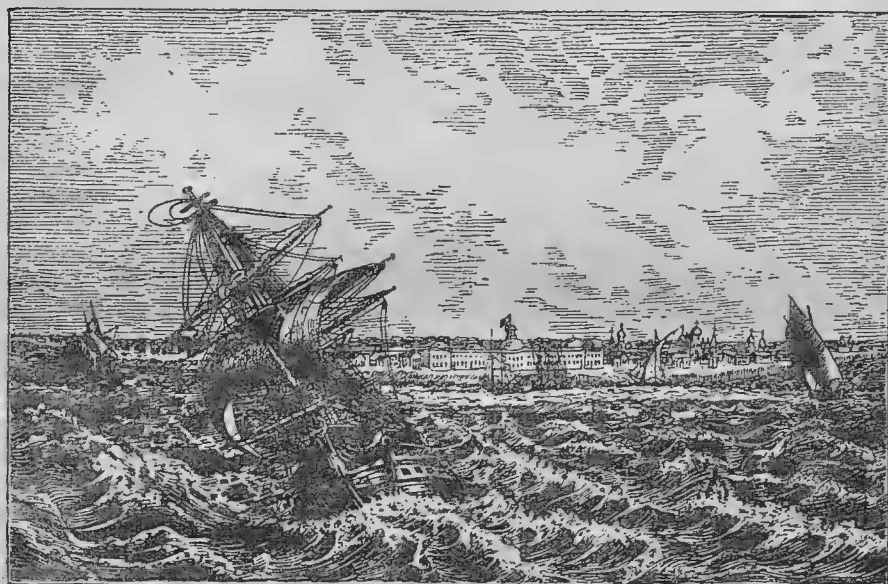
Для описи берега от Архангельска до устья Оби было построено два судна (кочи, длиной в 54 фута) — „Экспедицион" и „Обь",— которые под начальством лейтенантов С. Муравьева и М. Павлова вышли из устья Северной Двины 21 июля 1734 года. В состав экспедиции входили также два „рудознатца". Несмотря на то, что в этом году южная часть Карского моря была свободна от льдов, плавание оказалось неудачным; кочи, достигнув вдоль западного берега Ямала широты 72° 35′ N, повернули обратно, и экспедиция зазимовала в устье Печоры. Хотя все плавание продолжалось меньше двух месяцев, участники экспедиции умудрились переболеть цынгой („и от тамошнего воздуха почитай все, хоть несколько времени, пребывали тяжкими головными, грудными и цынготными болезнями, паче горячками больны",— доносит Муравьев.)

В следующем году, который был неблагоприятным по состоянию льдов в Карском море, плавание было столь же малоуспешно: Муравьев достиг в Карском море широты 73° 04′, а Павлов — 73° 11′ N, что послужило поводом к раздору между лейтенантами, ибо, по выражению Муравьева, Павлов ставит „себе за не малой авантаж предо мною в том, что его в нынешнюю кампанию случай допустил быть выше к полю (ближе к полюсу.— *В. В.*) 7 минутами". „Ко озимению" экспедиция снова вернулась на Печору. Здесь поведение лейтенантов вызвало недовольство местных жителей, и пустозерцы, а также некоторые из участников экспедиции послали на них жалобы в Петербург, вследствие чего Муравьев и Павлов, по постановлению Адмиралтейств-коллегии, были преданы суду и позже разжалованы в матросы „за многие непорядочные, леностные и глупые поступки".

Начальство над экспедицией перешло к лейтенанту С. Г. Малыгину, который по своим нравственным качествам был едва ли лучше своих предшественников. По словам подштурманов Малыгина, он ругал своих подчиненных „скверно всячески", бил, „головы ломал до крови" и жестоко наказывал „кошками". С нен-

цами Малыгин был непрочь поторговать, причем менял вино на песцов и „делал разные притеснения". Этот грубый и жестокий человек был, однако, хорошим моряком.

Первое его плавание в устье Оби, предпринятое совместно с лейтенантом А. Скуратовым летом 1736 года на двух судах, было неудачно, так как льды вынудили экспедицию встать на зимовку в устье реки Кары. Покинув место зимовки 17 июля 1737 года, Малыгин и Скуратов 3 августа достигли пролива между северной оконечностью Ямала и островом Белым, впоследствии названным Норденшельдом по имени Малыгина. Неблагоприятные ветры и туманы задержали здесь суда надолго, и только 27 августа они обогнули Ямал и вошли в Обскую губу,



Архангельск (с гравюры XVIII века)

а 22 сентября прибыли в устье Оби. Таким образом, при тех несовершенных средствах, которыми располагала Великая северная экспедиция, на морской переход из Архангельска в устье Оби понадобилось 4 года.

Несомненно, что русские еще до Малыгина огибали морем северную оконечность Ямала, хотя обычно поморы, плававшие в Обь, пользовались, как мы видели выше, речками Ямала. На карте, составленной в 1611 году голландцем Исааком Массой по русским источникам, уже значится остров Белый, отделенный от северной оконечности Ямала проливом. О Белом острове и проливе Малыгина впервые, со слов русских, сообщил фактор английской торговой компании Логан, посетивший Пустозерск в 1611 году („В устье Оби[1] находится остров; надо держаться морской его стороны, так как между островом и материком мелко").

[1] Очевидно, имеется в виду Обская губа.

С Оби Малыгин был отозван в Петербург, куда он проехал зимою сухим путем, Скуратов же вернулся в Архангельск морем. В 1738 году в Карском море было встречено много льда („пробивались пешнями"), и в сентябре суда были затерты около устья Кары. Только на следующий год (1739) Скуратов прибыл в Архангельск.

Научные результаты морской экспедиции на Обь, продолжавшейся 5 лет (1734—39), были весьма скромны. Заснята была сравнительно небольшая часть береговой линии (главным образом, сухим путем, геодезистом Селифонтовым), кое-где произведены наблюдения над приливо-отливами и течениями. Астрономические наблюдения экспедиции, по словам Ф. Литке, были „сколь малочисленны, столь же и недостоверны, а берега, исследованиям подлежавшие, осмотрены были очень поверхностно".

Опись берега от устья Оби до Енисея была поручена лейтенанту Д. Л. Овцыну. В его распоряжении имелась дубель-шлюпка „Тобол" (длина 70 футов, две мачты), в состав экспедиции входили подштурман Д. Стерлегов, геодезист, рудознатец и др. В 1734 году Овцын проплыл в Обской губе только до широты 70° 04′ N, а плавание следующего года было еще менее удачным. 28 июля, в широте 68° 40′ N, Овцын уже повернул обратно, так как он сам и 37 человек команды были жестоко больны цынгой, от которой умерло 4 человека, в том числе рудознатец Медведев.

В 1736 году Овцын снова прошел из Оби в Енисей, но и на этот раз ему не удалось выйти за пределы Обской губы (хотя он достиг в этом году широты 72° 40′ N). Только в следующем году (1737) Овцыну удалось, наконец, выполнить возложенное на него поручение и пройти из Обской губы в устье Енисея, причем он достиг во время этого плавания широты 74°02′ N (к северу от Обской губы). Д. Л. Овцын был первым мореплавателем, прошедшим из Обской губы в Енисейский залив морем и обогнувшим мыс Маре-Сале.[1]

Когда Овцын поехал в Петербург с докладом об экспедиции, его в Тобольске арестовали и, по постановлению „Тайной розыскных дел канцелярии", позже разжаловали в матросы за „дружеское обхождение" с находившимся в ссылке в Березове князем И. А. Долгоруковым (казненным в 1739 году).[2]

После разжалования Овцына, исследование берега к востоку от Енисея было поручено штурману Федору Минину, в экспедиции которого участвовал и подштурман Стерлегов. В 1738 году Минину удалось пройти только несколько дальше Ефремова Камня (на севере Енисейского залива), а в следующем году, вследствие слишком позднего выхода из Туруханска, он дошел только до устья Енисея. Зимою 1740 года Стерлегов описал побережье Ледовитого моря от устья Енисея на северовосток до широты 75° 26′ N сухим путем. Страдая снежной слепотой, он был вы-

---

[1] Торговые и промышленные люди ходили встарину с Оби на Енисей морем только до устья Газа, далее же переваливали на Енисей по рекам, озерам и волокам.

[2] Впоследствии Овцын был отправлен на Охотское море в экспедицию Беринга и в 1741 году восстановлен в звании лейтенанта.

нужден повернуть здесь обратно, после того как поставил в крайнем достигнутом им пункте знак.

Летом того же года (1740) Минин совершил плавание из Енисейского залива на восток и на этот раз, плывя вдоль берега Сибири на северовосток и миновав устье Пясины и группу из многочисленных небольших островов (получившую впоследствии название „шхер Минина"), достиг широты 75° 15′ N. Здесь встретился сплоченный лед, подходивший к самому берегу, и Минин был вынужден повернуть обратно.

По возвращении, между Мининым и его помощником Стерлеговым началось судебное дело. Стерлегов и некоторые из команды обвиняли Минина в жестокости, лихоимстве и пьянстве, а Минин, в свою очередь, обвинял своих подчиненных в непослушании и пьянстве. Судились долго, и в конце концов Минин был приговорен к разжалованию в матросы на два года.

Место, достигнутое в 1740 году Мининым на северном берегу Сибири (75° 15′ N), долго оставалось крайним восточным пределом мореплавания в Карском море, дальше которого удалось пройти лишь в 1878 году Норденшельду и норвежцу Иоганнесену. Берег между крайним пунктом, достигнутым Стерлеговым в 1740 году, и северной оконечностью Азии был нанесен на карту участниками той же Великой северной экспедиции в 1741—42 гг.

С этой целью весною 1741 года из устья Хатанги вышли лейтенант Харитон Лаптев и подштурман Семен Челюскин. Лаптев, выйдя к устью реки Таймуры, пошел на запад, а Челюскин вышел к устью реки Пясины и следовал вдоль берега на восток. В широте 75° 21′ N они встретились и пошли зимовать в Туруханск. Оставшаяся еще неисследованной часть береговой линии между устьем реки Таймуры и крайней северной оконечностью материка была заснята весной 1742 года Челюскиным. Самого северного мыса Азии Челюскин достиг 18 мая: „Сей мыс каменный, приярый, высоты средней; около него льды гладкие и торосов нет. Здесь именован мною оный мыс Восточной-Северной мыс". Впоследствии этот мыс получил название мыса Челюскина.[1]

Не исключено, что северное побережье Таймырского полуострова посещалось русскими еще до Челюскина. Так, уже упоминавшемуся нами англичанину Логану один пермяк рассказывал в 1611 году, что „на морском берегу, приблизительно на полпути между реками Пясиной и Хатангой, были найдены камни, из которых некоторые похожи на золото, а некоторые—на серебро".

Основная задача Великой северной экспедиции состояла в картировании северных берегов России. Как мы видели, эта задача к западу от мыса Челюскина и была выполнена (за некоторыми пробелами в западной части района). Участниками экспедиции, кроме того, был собран материал по общей географии края, причем особенно ценные сведения доставил Харитон Лаптев (о приливо-отливах, магнитном склонении, по метеорологии, о населе-

[1] На основании журнала Челюскина широту этого мыса можно определить в 77° 34′ N. Экспедиция Норденшельда (1878) определила широту в 77° 37′ N, русская полярная экспедиция (1901) получила 77° 41 1/2′ N, экспедиция Амундсена (1919) — 77° 4′ N, а экспедиция на «Таймыре» в 1932 г.— 77° 43,3′ N.

нии, животной и растительной жизни и пр.). К сожалению, только небольшая часть этих сведений сделалась достоянием науки, так как журналы Харитона Лаптева и других участников экспедиции, работавших на крайнем севере Евразии, остаются не обработанными и скоро будут покоиться в архивах уже 200 лет.

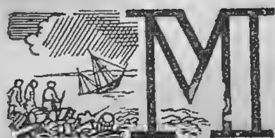
Нам остается здесь упомянуть еще о русской полярной экспедиции, отправленной по инициативе Ломоносова во второй половине XVIII века с целью искать прохода к Берингову проливу. На основании ряда соображений Ломоносов пришел к заключению, что „в отдалении от берегов сибирских, на пять и семь сот верст, Сибирский океан в летние месяцы от таких льдов свободен, кои бы препятствовали корабельному ходу“. Наиболее рациональным ему казалось начать плавание от Шпицбергена. Ломоносов добился того, что в 1764 году правительство издало указ об экспедиции: „для пользы мореплавания и купечества на восток за благо избрали мы учинить поиск морского проходу Северным океаном в Камчатку“. Все предприятие держалось „в глубочайшей тайне, даже и от сената до времени“.

Экспедиция должна была пройти от Шпицбергена через Полярный бассейн к Северной Америке и потом следовать вдоль ее северных берегов на запад к Берингову проливу, „с мыса на мыс перенимаясь; между тем, когда земля из глаз потеряется, смотреть с оных машт в подзорные трубки, что и во всех местах весьма полезно“. В 1764 году на Шпицберген было отправлено шесть судов для устройства в бухте Кломбай базы.

Главная экспедиция, под начальством капитана В. Я. Чичагова, вышла к Шпицбергену в мае 1765 года на трех судах. Плавание оказалось неуспешным, и Чичагов, достигнув к западу от Шпицбергена широты 80° 26′ N, в конце августа вернулся в Архангельск. Неудача Чичагова (план экспедиции, под углом зрения современной географии, являлся полнейшей нелепостью, а потому и успеха нельзя было ожидать) вызвала чрезвычайное неудовольствие в Адмиралтейств-коллегии, обвинявшей командование экспедиции в том, что „мореплаватели рано вздумали о возвратном пути, и что чрезмерный страх понудил вас возвратиться“.

Тем не менее Адмиралтейств-коллегия постановила „покушение повторить“, и в следующем году (1766) Чичагов был снова отправлен на Шпицберген, откуда он должен был пройти к Берингову проливу. Достигнув 29 июля широты 80°30′ N (т. е. пройдя только на 7 миль севернее, чем Гудсон в 1607 году), Чичагов повернул обратно, вследствие встреченных тяжелых льдов, и 21 сентября прибыл в Архангельск. В пространной оправдательной записке он объясняет причины своей неудачи, причем говорит, что „мне эту экспедицию представляли в другом виде (как господин Ломоносов меня обнадеживал)“. Убедившись в невозможности выполнить кабинетный план Ломоносова, Чичагов в этой же записке пишет: „Напоследок, хотя за непреодолимыми препятствиями не могли достигнуть до желаемого по намерению места, однако по довольному осмотру, кажется, открылась невозможность, в чем не остается сумнения“.

Исследование Новой Земли



Мы видели, что человек познакомился с Новой Землей много лет назад. Иностранцы встретились с ней при своих попытках пройти северным путем в Китай, русские же промышляли у ее берегов зверя и гольца и, кроме того, интересовались ее полезными ископаемыми (серебром). Все до сих пор рассмотренные посещения Новой Земли не имели целью исследовать этот остров, и различные сведения о нем собирались мореплавателями только попутно.

Первой научноисследовательской экспедицией на Новую Землю можно считать экспедицию под начальством „штурмана порутческого ранга" Федора Розмыслова в 1768—69 гг. История возникновения этой экспедиции такова.

В 1767 году шуеречанин Яков Чиракин рассказал о том, как он год назад промышлял у Новой Земли зверя и „тогдашним летом одним небольшим проливом в малом извозном карбасу оную Новую Землю проходил поперек насквозь на другое, называемое Карское море". О существовании Маточкина Шара (именно о нем и сообщал Чиракин) тогда знали только новоземельские промышленники, и поэтому понятно, что известие Чиракина заинтересовало архангельского губернатора Головцына, который считал необходимым исследовать этот пролив как возможный путь в Обь.

В это же время архангельский купец Бармин собирался послать на Новую Землю людей для разведок на серебро. Головцын вошел с Барминым в соглашение, в результате которого была организована экспедиция на Новую Землю; задачей ее ставились не только поиски серебра, но и „описание и осмотр сысканного Чиракиным через Новую Землю пролива". Снарядить судно должен был Бармин.

В инструкции, данной Розмыслову, предлагалось „осмотреть в тонкости, нет ли на Новой Земле каких руд и минералов, отличных и неординарных камней, хрусталя и иных каких курьез-

ных вещей, соляных озер и тому подобного, и каких особливых ключей и вод, жемчужных раковин, и какие звери и птицы и в тамошних водах морские животные водятся, деревья и травы отменные и неординарные и тому подобных всякого рода любопытства достойных вещей и произращений натуральных". Розмыслов должен был также попытаться, в случае отсутствия льдов, „вояж предпринять" из восточного устья Маточкина Шара в Обскую губу и „примечание сделать, не будет ли способов впредь испытать с того места воспринять путь в Северну Америку". Как видно, программа работ экспедиции была весьма обширна и по своему объему мало уступала программам больших современных комплексных экспедиций. Все эти задания должен был выполнить один штурман, имевший знания только в области навигации.

В качестве пловучего средства Бармин дал Розмыслову „кочмару" (трехмачтовое судно, поднимающее около 8 тонн груза), которая начала сильно течь уже по выходе в Белое море. Помощниками Розмыслова были назначены подштурман Губин и кормщик Чиракин.

К западному устью Маточкина Шара экспедиция прибыла только 25 августа, а у восточного выхода пролива она находилась 10 сентября. Карское море было свободно ото льдов, но на негодной кочмаре Розмыслов не решался выйти в открытое море: „Наше судно противными ветрами ходить весьма не обыкло; неспособность оного известна, и ничего доброго надеяться не можно". Так как опись пролива еще не была окончена, и Розмыслов все же надеялся совершить плавание по Карскому морю, отремонтировав кочмару, то было решено зазимовать в восточном устье Маточкина Шара. Одна изба, где устроился Розмыслов, была поставлена в бухте Тюленьей, [1] другая — на Дровяном мысу.

Зимовка протекала в очень тяжелых условиях, и цынга начала свирепствовать уже с осени. 28 ноября умер Чиракин, затем цынга унесла еще несколько жертв. В июне Розмыслов окончил съемку Маточкина Шара и сейчас же приступил к ремонту кочмары. Гнилые места судна вырубали и заделывали глиной, смешанной со ржаными отрубями, тщательно конопатили,— но и после этого „течь не весьма успокоилась". 13 августа Розмыслов вышел в Карское море уже больной, как и большая часть его команды.

На следующий день, в 33 милях от Новой Земли, льды преградили мореплавателям путь. „С верху мачты водяного проспекта не видно,— пишет Розмыслов в своем журнале,— между тем судно льдами повредило, и сделалась в нем немалая течь; чего для согласно положили, дабы с худым судном не привести всех к напрасной смерти, поворотить по способности ветра к проливу Маточкину Шару". Придя в западное устье Маточкина Шара, опять принялись за ремонт судна и стали замазывать обнаруженные сквозные дыры глиной и обшивать досками, впро-

[1] В Белужьей губе (не смешивать с Белушьей губой на югозападе Новой Земли).

чем, без успеха: „Наши глиняные пластыри водою размывает, и течь делалась прежняя, отчего пришли в немалое починки оной отчаяние". К счастью, в это время в Маточкин Шар пришло одно промысловое судно, кормщик которого предложил Розмыслову и его спутникам перейти на его судно. Розмыслов охотно принял это предложение, „ибо уже на утлом судне через обширность моря пускаться не можно, которое и по закону приговорено, что можно получить самовольную смерть и назваться убийцами". 19 сентября Розмыслов вместе с промышленниками прибыл в Архангельск.



Развалины избы экспедиции Розмыслова на Дровяном мысу
(По снимку в 1881 году)

Экспедиция Розмыслова произвела очень хорошую съемку Маточкина Шара и собрала некоторые сведения о природе Новой Земли. Втечение всего пребывания в бухте Тюленьей Розмыслов вел регулярные наблюдения над погодой, которые до устройства обсерватории в Маточкином Шаре (1923 г.) являлись вместе с еще более старыми наблюдениями Баренца, единственным материалом для суждения о климате восточного берега Новой Земли. Через два года по возвращении из экспедиции Розмыслов утонул в Финском заливе при крушении гальота, на котором он служил.

Следующая русская экспедиция на Новую Землю была отправлена на средства государственного канцлера графа Н. П. Румянцева и имела целью разведку полезных ископаемых. Во главе экспедиции находился „горный чиновник" Лудлов, в распоряже-

ние которого было дано одномачтовое судно „Пчела“ (35 тонн) под командой штурмана Поспелова. Экспедиция вышла из Колы 11 июля 1807 года и, не встретив льда, но задержанная сильными встречными ветрами, 29 июля достигла Костина Шара. После осмотра острова Междушарского и некоторых других „Пчела“ направилась к западному входу в Маточкин Шар. Отсюда Лудлов ездил на карбасе в губу Серебрянку, но не обнаружил здесь „ни малейшего вида серебряных руд“, хотя и нашел кусок свинцового блеска, „во сте центнерах которого находился может быть золотник серебра“. В районе западного устья Маточкина Шара были обнаружены сера и медный колчедан, причем Лудлов считал, что в случае возвышения цены на медь это месторождение может иметь практическое значение. Вообще он полагал, что „Новая Земля заслуживает точнейших исследований минералических“.

Мы видели, что плавания к Новой Земле с целью промысла производились уже издавна, между тем морских карт Новой Земли не существовало, если не считать карту Маточкина Шара. С целью пополнить этот пробел русское правительство снарядило в 1819 году экспедицию под начальством лейтенанта А. Лазарева, которой поручалось произвести опись всего южного острова Новой Земли, а также попытаться обойти ее северную оконечность.

Экспедиция эта, плававшая на конфискованном английском бриге „Кэтти“, переименованном в „Новая Земля“, окончилась полнейшей неудачей. Лазарев не сделал ни одной высадки на Новую Землю и, даже не начав съемки берега, созвал совет вахтенных офицеров, постановивший — „плыть 21 августа в обратный путь“. Почти вся команда судна была больна цынгой, появление которой Лазарев приписывал „сырости и густоте атмосферы“, а когда судно 15 сентября пришло в Архангельск, то „19 человек нижних чинов немедленно надлежало свезти в гошпиталь, три окончили жизнь еще до прибытия к порту“. Позорный конец этой экспедиции объясняется, главным образом, бездарным ее руководством, и Норденшельд справедливо пишет, что „экспедиция под начальством такого человека должна была кончиться ничем“.

Задание, не выполненное Лазаревым, было Морским министерством поручено лейтенанту Ф. П. Литке, который плавал к Новой Земле на специально выстроенном для экспедиции бриге „Новая Земля“ (200 тонн) втечение четырех лет подряд (1821—24). Целью первого плавания (1821) было рекогносцировочное обследование берегов Новой Земли и установление длины Маточкина Шара (съемке Розмыслова почему-то мало доверяли). Литке первоначально отправился к югозападной части Новой Земли, но вследствие густых льдов не мог здесь приблизиться к берегу. Потратив на лавировку во льдах много времени, он пошел на север и 6 сентября достиг Машигиной губы. Входа в Маточкин Шар Литке не мог обнаружить и за поздним временем был вынужден вернуться в Архангельск, куда прибыл 23 сентября.

В следующем году (1822) Литке было поручено продолжать работу, причем инструкция предлагала „постараться дойти до самой северной оконечности Новой Земли". 23 августа Литке думал, что достиг ее, но позже оказалось, что он ошибся, приняв за северную оконечность Новой Земли мыс Нассау.[1] Съемка Маточкина Шара и на этот раз не была выполнена, и Литке ограничился астрономическим определением западного устья пролива. Описными работами была охвачена береговая линия Новой Земли от Гусиного носа до мыса Нассау.

В плавание 1823 года Литке, согласно инструкции, должен был проверить, действительно ли виденный им предшествующим летом мыс является северной оконечностью Новой Земли, в противном же случае дойти до нее. Кроме того, в программу работ входила опись Вайгача, Карских ворот и Югорского Шара, а также, если хватит времени,— опись восточного берега Новой Земли.

13 августа Литке был у мыса Нассау и, сравнив положение берега с картой Баренца, мог убедиться в своей прошлой ошибке. Пройти севернее мыса Нассау помешали льды. Встретив два года подряд на широте мыса Нассау льды, Литке пришел к слишком поспешному заключению, что „ледяные массы, несомые из Сибирского океана, неиссякаемого льдов источника, не оставляют никогда северного берега Новой Земли... Не имея по сим причинам никакой надежды проникнуть до северовосточной оконечности Новой Земли, нашелся я принужденным предпринять обратный путь к Маточкину Шару". Маточкин Шар на этот раз, наконец, был заснят с гребной шлюпки, причем оказалось, что длина его отличается от показанной на карте Розмыслова только на три мили.

Во время дальнейшего плавания бриг сел у западного входа в Карские Ворота на банку, которая по имени штурмана была названа банкой Прокофьева.[2] „Удары стремительно следовали один за другим,— пишет Литке,— скоро вышибло руль из петли, сломало верхний его крюк и издребезжило всю корму; море вокруг судна покрылось обломками киля, несколько минут не теряли мы хода — наконец стали. Жестокость ударов усугубилась, и страшный треск всех членов брига заставлял ожидать каждую минуту, что он развалится на части". На сильно поврежденном судне Литке уже не решился вести опись Вайгача и идти в Карское море. 12 сентября бриг прибыл в Архангельск.

Так как Литке не удалось дойти до северной оконечности Новой Земли, то адмиралтейский департамент снова отправил экспедицию под его начальством в 1824 году. Литке предлагалось в этот раз описать также восточный берег Новой Земли и „сделать покушение к северу, на средине между Шпицбергеном и Новою Землею, для изведания, до какой степени широты

---

[1] Ошибка Литке объясняется тем, что у него, странным образом, не было с собой карты Баренца — единственной существовавшей в то время карты северной части Новой Земли.

[2] На эту опасную банку суда впоследствии садились не раз, например, в 1920 году «Красин», тогда еще «Святогор».

возможно в сем месте проникнуть". Плавание 1824 года было однако, совсем неудачно, и поставленных задач Литке разрешить не удалось (как, впрочем, не удалось полностью осуществить программу и в предыдущие три экспедиции). Льды на этот раз воспрепятствовали дойти даже до мыса Нассау, а между Новой Землей и Шпицбергеном Литке удалось подняться только до параллели 76° 05′ N (на меридиане 42°15′ E). „Видя, что лед беспрерывно продолжается к западу и с каждой милею становится выше и плотнее, решился я оставить настоящее покушение, которое, по крайней мере в сем году, не обещало ни малейшего успеха". Неудачна была и попытка пройти через Карские ворота в Карское море.

Хотя Литке и не удалось за время его четырекратного плавания к Новой Земле обогнуть северную ее оконечность и посетить восточные берега, что составляло одну из задач, тем не менее его экспедиции дали ценные результаты, из которых главнейшим явилась опись западного берега Новой Земли — от южной ее оконечности до мыса Нассау. Составленная Литке карта западного берега Новой Земли (далеко не точная) втечение долгого времени служила (а для некоторых районов и сейчас еще служит) главным пособием для мореплавателей, направляющихся на Новую Землю. Литке собрал также материал по земному магнетизму и колебаниям уровня моря в ройоне Новой Земли.

Дело описи Новой Земли, начатое Розмысловым и Литке, продолжал прапорщик корпуса флотских штурманов П. К. Пахтусов. Первая экспедиция Пахтусова в 1832—33 гг. была организована на средства ученого лесничего Клокова и архангельского купца Брандта. Экспедиция состояла из двух отрядов. Один отряд, под начальством лейтенанта Кротова, должен был на шхуне „Енисей" пройти через Маточкин Шар в Карское море и дальше к устью Енисея; второму отряду, под начальством Пахтусова, поручалась опись восточного берега южного острова Новой Земли, для чего служил одномачтовый карбас „Новая Земля" (длиною 42 фута). Плавание шхуны „Енисей" окончилось печально: около западного устья Маточкина Шара она потерпела крушение, причем Кротов и вся команда погибли. Обстоятельства гибели шхуны остались невыясненными,— промышленниками позже было найдено только несколько ее обломков.

Отряд Пахтусова вышел из Архангельска 13 августа и, достигнув южных берегов Новой Земли, занялся их съемкой. Так как Пахтусову было ясно, что позднее время и большое количество льда не позволят ему произвести опись восточного берега, то он решил зазимовать. Местом зимовки была выбрана губа Каменка, где Пахтусов нашел остатки старой промысловой избы. При помощи собранного плавника участники экспедиции восстановили эту небольшую избу, сложили в ней из привезенных кирпичей печь и, кроме того, выстроили еще баню. Все постройки были закончены уже к 23 сентября, и Пахтусов с кондуктором Крапивиным и 7 человеками команды, состоявшей из промышленников, перебрались в избу. С этого времени Пахтусов начал вести регулярные метеорологические наблюдения —

первые, сделанные на Новой Земле при помощи инструментов (термометра и барометра). Зима прошла благополучно, но уже в начале весны появились признаки цынги, от которой позже скончалось два человека.

Втечение апреля и мая Пахтусов совершил большие экскурсии с целью съемки южного берега Новой Земли. Он и его спутники при этом очень страдали от снежной слепоты. Чтобы предохранить глаза от яркого света, они чернили себе сажей часть лица кругом глаз (темные очки — необходимый предмет снаряжения всякого полярного путешественника — тогда еще не были в употреблении в экспедициях).

6 июля Пахтусов покинул зимовье и на лодке отправился вдоль восточного берега Новой Земли на север. В небольшой бухте, названной им губой Саввиной, Пахтусов нашел крест с вырезанной на нем надписью — „Савва Ф...анов, 1742". Пахтусов был вполне уверен, что этот крест был поставлен Саввой Лошкиным, который когда-то обошел всю Новую Землю. Буквы „Ф...анов" Пахтусов принимал за отчество Лошкина — Феофанов (впрочем, отчество Лошкина неизвестно). Так как вырезанный на кресте год (1742) не соответствует тому времени, к которому относят плавание Лошкина (1760), то трудно сказать, насколько Пахтусов был прав, приписывая найденный им крест Лошкину.[1]

Засняв около 150 километров береговой линии, Пахтусов вернулся к месту зимовки. Тем временем карбас уже был приготовлен к плаванию, и 23 июля зимовщики простились с губой Каменкой, где провели 297 дней, и поплыли вдоль восточного берега Новой Земли на север. Около полуострова Стодольского Пахтусов обнаружил небольшую развалившуюся избу, в которой некогда зимовал ненец Мавей. В 1823 году этот ненец вместе со своей семьей и родственником Воептой, обеднев вследствие падежа оленей, перебрался на Новую Землю, чтобы там промышлять зверя и диких оленей. Воепта еще осенью уехал обратно на материк, а Мавей с сыном и тремя женщинами остался зимовать.

Так как следующим летом Мавей на „Большой земле" не показывался, то Воепта отправился на Новую Землю проведать своего приятеля. „Придя к зимовью,— пишет Пахтусов,— он был поражен ужасным зрелищем: два женских трупа лежали в избе, подле них выделанная медвежья шкура, которой половина была съедена; на дворе, неподалеку от избы, лежали истлевшие трупы сына и внучки Мавея; самого же Мавея нигде не нашли. Несмотря на нестерпимый запах, Воепта предал земле тела несчастных своих родственников. Он полагал, что они умерли от угара или холода, цынготную же болезнь как постыдную между самоедами он отстранял от своих единоземцев".

24 августа Пахтусов достиг Маточкина Шара, закончив съемку всего восточного берега южного острова Новой Земли.

---

[1] Этот крест стоял здесь еще в 1924 году, когда его видел Р. Л. Самойлович.

Так как из 6 человек экипажа к этому времени здоровых было только двое, то Пахтусов с горечью в сердце,— Карское море было свободно ото льдов,— решил отказаться от дальнейшей работы к северу от Маточкина Шара. „Мне было и жаль и совестно оставить берега, никем не осмотренные,— пишет он.— Пусть обвиняют меня в робости, но для исполнения своих, хотя и полезных намерений я не хотел быть виновником гибели моих спутников. Я решился на обратный путь". Вследствие низких мореходных качеств карбаса и тяжелого состояния, в котором находилась команда, Пахтусов направился не в Архангельск, а в устье Печоры. Едва не погибнув во время шторма около Болванского носа, Пахтусов прибыл в Пустозерск, откуда уже сухим путем доехал до Архангельска.

Успех экспедиции Пахтусова побудил Гидрографическое депо отправить под его начальством новую экспедицию, главной целью которой являлась опись остававшегося еще совершенно неизвестным восточного берега северного острова Новой Земли. В данной Пахтусову инструкции предлагалось также „попытаться, сколько позволят обстоятельства, проникнуть на восток и север от мыса Желания для осмотра, не имеется ли по сим направлениям каких-либо неведомых еще островов". Экспедиция имела в своем распоряжении небольшую шхуну „Кротов" (длиною 35 футов), которой командовал сам Пахтусов, и карбас „Казаков" (длиною 40 футов), командование которым находилось в руках помощника Пахтусова — кондуктора А. К. Цивольки.

Экспедиция покинула Архангельск 5 августа и 7 сентября прибыла к западному устью Маточкина Шара. Пройти этим проливом в Карское море не удалось, так как восточная его часть была забита льдом. Местом зимовки было выбрано устье реки Чиракиной у западного входа в Маточкин Шар. Участники экспедиции выстроили здесь избу и баню, для которых материалом служили привезенные с собой 40 бревен, а также остатки стоявших здесь трех промысловых изб и кочмары Розмыслова.

Зимою свирепствовали сильнейшие бури, во время которых „часто случалось, что избу заносило до того, что место ее можно было узнать только по флюгеру на шесте, высотою до 6 сажен". Несмотря на принятые Пахтусовым меры против цынги, состоявшие в строгом и обязательном для всех режиме и улучшенном питании, она все же не миновала экспедицию и в феврале было уже шесть больных.

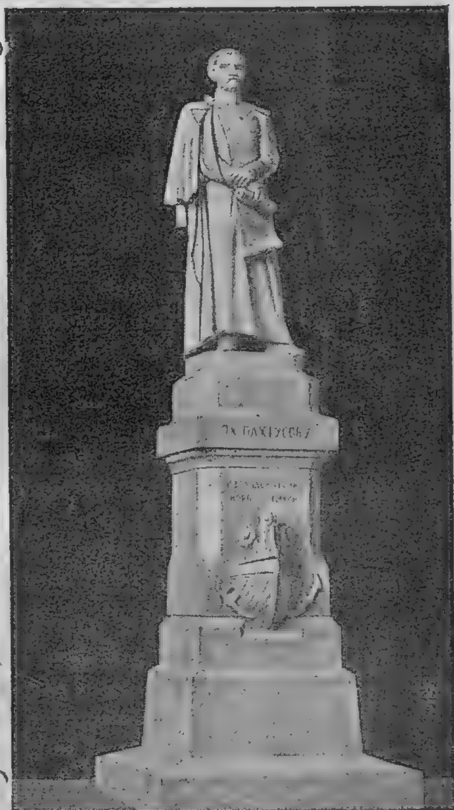
В марте Пахтусов и Циволька занялись описными работами. Пахтусов сделал съемку Маточкина Шара, которая оказалась „согласной с описью Розмыслова", Циволька же описал восточный берег Новой Земли на протяжении 160 *км* к северу от Маточкина Шара.

11 июля устье Маточкина Шара освободилось от льда, и на следующий день Пахтусов и Циволька с командой в 9 человек вышли на карбасе в море. В зимовье оставался фельдшер Чупов с двумя больными и одним здоровым. На Чупова было возложено продолжение метеорологических наблюдений, про-

изводившихся регулярно с самого начала зимовки через каждые два часа.

План Пахтусова состоял в том, чтобы обогнуть весь северный остров Новой Земли с запада на восток. Однако выполнить это не удалось, так как 21 июля карбас был раздавлен льдами у западного берега острова Берха, причем погибла часть провизии и снаряжения. Мыс, около которого приключилось несчастье, Пахтусов назвал мысом Крушения. Осматривая берег острова Берха, Пахтусов нашел здесь два ветхих карбаса, могилу, в которой, по его предположению, лежало до 15 покойников, и несколько крестов. Очевидно Пахтусов был не первый, кто попал в беду у негостеприимного берега этого острова.

31 июля к острову Берха случайно подошел промышленник Еремин, согласившийся отвезти Пахтусова и его спутников в Маточкин Шар. В ожидании попутных ветров Пахтусов и Циволька произвели съемку Горбовых и Крестовых островов. На одном из Горбовых островов (острове Личутине) были найдены две старые русские промысловые избы.[1] Развалины избы были обнаружены также на острове Вильяма, а на одном из южных Крестовых островов Пахтусов нашел два опрокинутых карбаса и могилу. 13 августа подул, наконец, попутный ветер, и через 8 дней экспедиция прибыла в Маточкин Шар.



Памятник П. К. Пахтусову в Кронштадте

Неудача, постигшая Пахтусова у острова Берха, не остановила, однако, его намерения дойти до мыса Желания. Уже через несколько дней по прибытии в Маточкин Шар Пахтусов отправился на взятом у промышленников карбасе к восточному устью пролива и вышел в Карское море. Пользуясь узкой полосой чистой воды вдоль восточного берега северного острова Новой Земли, Пахтусов 4 сентября достиг группы островов, впоследствии названных его именем. Здесь, в широте 74°24′ N, он был вынужден повернуть обратно, так как дальше на севере

[1] Основания этих срубов автор настоящих строк видел еще в 1913 году.

лед вплотную примыкал к берегу. 13 сентября Пахтусов был в зимовье, а 19 октября вся экспедиция вернулась в Архангельск.

Еще во время крушения карбаса Пахтусов сильно простудился. В Архангельске здоровье его, подорванное тяжелой работой последних месяцев, продолжало ухудшаться, и 19 ноября (н. ст.) 1835 года он скончался в возрасте 36 лет. Пахтусов похоронен на кладбище в Соломбале. На скромном памятнике над его могилой высечена следующая надпись: „Корпуса штурманов подпоручик и кавалер Петр Кузьмич Пахтусов. Умер в 1835 году, ноября 7 дня. От роду 36 лет. От понесенных в походах трудов и д .... о .... ".[1] В 1866 году Пахтусову был поставлен памятник в Кронштадте. Работа, проделанная на Новой Земле Пахтусовым, на которую правительством были отпущены только ничтожные средства, достойна удивления и восхищения.

После работ Литке и Пахтусова берега Новой Земли, за исключением северной и северовосточной ее частей, были приближенно положены на карту. К всестороннему научному исследованию Новой Земли впервые приступила Академия Наук, отправившая в 1837 году экспедицию во главе с академиком К. Бэром, при участии естествоиспытателя Лемана и геолога Редера.

На Новую Землю экспедиция добралась на знакомой нам уже шхуне „Кротов", которой командовал Циволька. Экспедиция работала в районе Маточкина Шара и Костина Шара, собрав геологические, ботанические и зоологические коллекции. Благодаря работам этой экспедиции фауна и флора Новой Земли, по словам самого Бэра, сделались известными более, чем фауна и флора любой другой арктической земли, за исключением западной Гренландии. Между прочим, Бэр во время пребывания в западном устье Маточкина Шара устроил здесь небольшой опытный огород — первый на Новой Земле.

Нужно, однако, сказать, что экспедиция Бэра, кроме большой пользы, принесла и некоторый вред. Личное впечатление его о Новой Земле как о мрачной и мертвой пустыне стало, благодаря его авторитету, ходячим мнением, и в описаниях Новой Земли нередко можно встретить напыщенные фразы Бэра: „Неизъяснимая грусть овладевает душою всякого человека, даже грубого матроса, при взгляде на эти обнаженные области... Мне казалось, что настало утро сотворения мира, и юная земля, только что отделившаяся от вод, не успела еще одеться в свои пестрые и зеленые ткани и ожидала прибытия жизни".

Мнение Бэра о Карском море, как „о ледяном погребе", тоже стало ходячим и, неправильно истолковывавшееся, надолго создало представление о недоступности этого моря. Когда в начале 70-х годов прошлого века норвежские промышленники совершили целый ряд удачных плаваний по Карскому морю, Бэр подвергался за свой „ледяной погреб" жестоким нападкам со стороны ученых, которые обвиняли его в „географическом

---

[1] Вероятно, «домашних огорчений».

обмане". Свое мнение о трудной доступности Карского моря Бэр основывал, главным образом, на выводах Литке, который, как председатель Русского географического общества, также пользовался большим авторитетом. Известный русский гидрограф А. Вилькицкий впоследствии справедливо указывал на то, что мнение Литке немало задержало практическое разрешение вопроса о северном морском пути в западную Сибирь.

Так как Пахтусов в 1835 году не мог дойти до северной оконечности Новой Земли вследствие крушения его карбаса, то Гидрографический департамент снарядил в 1838 году еще одну экспедицию, которая должна была закончить опись Новой Земли, положив на карту ее северные и северовосточные берега, а также составить подробные планы некоторых заливов и бухт.

Экспедиция, во главе которой стоял Циволька, вышла из Архангельска на двух специально выстроенных шхунах — „Новая Земля" и „Шпицберген" (каждая длиной в 39 футов). Местом зимовки была выбрана Мелкая губа (к северу от западного устья Маточкина Шара), куда экспедиция и прибыла в августе 1838 года. Здесь были выстроены две избы, в большей из них поместился Циволька с командой, а в меньшей — его помощник прапорщик Моисеев и два кондуктора.



А. К. Циволька

Как и во время обеих зимовок Пахтусова, цынга показалась уже к концу зимы, притом в тяжелой форме. 14 февраля от этой болезни скончался первый матрос. Сам Циволька был тоже тяжело болен какой-то грудной болезнью, повидимому, осложненной той же цынгой, и 28 марта (н. ст.) он скончался. С наступлением весны цынга усилилась, и от нее умерло еще 8 человек. Над могилой умерших Моисеев поставил крест, на котором вырезал следующую надпись:

ЗДЕСЬ ПОКОИТСЯ ПРАХ Н. Э. К. Ф. Ш.[1] ПРАПОРЩИК ЦИВОЛЬКА ОКОНЧИЛ СВОЮ ЖИЗНЬ МАРТА 16 ДНЯ 1839 ГОДА. И ЕЩЕ 8 ЧЕЛОВЕК УМЕРЛО ВО ВРЕМЯ ЗИМОВКИ ОТ ЦЫНГОТНОЙ БОЛЕЗНИ ИЗ СЛУЖИТЕЛЕЙ. КРЕСТ ПОСТАВЛЕН К. Ф. Ш. ПРАПОРЩИКОМ МОИСЕЕВЫМ.

Этот крест стоит в Мелкой губе и сейчас.

Летом Моисеев сделал попытку пройти на карбасе до северной оконечности Новой Земли, но из-за льдов мог дойти только

[1] Очевидно — «начальника экспедиции корпуса флотских штурманов».

до мыса Литке. Главная задача экспедиции осталась, таким образом, не выполненной, и работы ее ограничились съемкой ряда заливов на западном берегу Новой Земли.

После экспедиции Цивольки в 1838—39 гг. царское правительство отказалось от всяких попыток исследовать и картировать северную часть Новой Земли, и эта работа была выполнена частью норвежскими промышленниками, частью русскими экспедициями, снаряженными на частные средства.

В 1869 году, очень благоприятном по состоянию льдов в Карском море, несколько норвежских промышленников совершили замечательные плавания по этому морю. В следующем году, также весьма благоприятном в ледовом отношении, норвежскому промышленнику Эдуарду Иоганнесену удалось обогнуть всю Новую Землю — впервые после Саввы Лошкина. На севере Новой Земли Иоганнесен произвел с судна опись берегов, причем северная часть Новой Земли получила совсем иную форму, чем до того имела на картах.

В 1871 году ту же часть Новой Земли снова посетило несколько норвежских промышленников, в том числе Иоганнесен, Мак, Тобисен и Карлсен. Попутно они продолжали начатую в предшествующем году Иоганнесеном опись берегов, и на основании их работ норвежский ученый Мон составил карту северной части Новой Земли. Съемки норвежцев вскоре были включены во все морские карты Новой Земли. Только после революции Гидрографическое управление СССР издало новую карту этого острова, на которой менее точная опись норвежских промышленников была заменена съемками, сделанными экспедицией Г. Я. Седова в 1912—13 гг. и Гидрографической экспедицией в 1921 году.

У читателя может возникнуть вопрос: отчего же норвежским промышленникам удалось выполнить то, что тщетно пытались сделать Литке, Пахтусов, Циволька и Моисеев? Объяснение нужно искать в тех громадных колебаниях, которым подвержено состояние льдов в Баренцовом и Карском морях. Русские мореплаватели 20-х и 30-х годов прошлого столетия попали в неблагоприятный ледовый период, норвежцам же посчастливилось побывать на севере Новой Земли и Карского моря в благоприятные годы. О существовании больших колебаний ледовитости арктических морей раньше почти не знали, и поэтому мореплаватели, попадавшие на север в тяжелый ледовый год, считали такие условия нормальными и возвращались с пессимистическим взглядом на возможности мореплавания; наоборот, плавания норвежцев, совершонные в очень благоприятные годы, привели многих к убеждению, что Карское море не представляет никаких затруднений для мореплавания. И тот и другой взгляды — скороспелые заключения, одинаково вредные для развития судоходства в арктических водах.

В ошибку — делать выводы о ледовом режиме моря на основании наблюдений только за небольшое число лет — впадали как мореплаватели, так и ученые. Так, например, известный немецкий географ Пешель, после удачных плаваний норвежцев, писал, захлебываясь от восторга: „Все, что до сих пор было

нам сообщено о Новой Земле и о Карском море, оказывается грубой и постыдной мистификацией. Недоступность Карского моря — чистый вымысел, оно может служить для рыболовства, но не ледником".

Для нас эти крайние мнения, высказывавшиеся в свое время относительно доступности северной части Новой Земли и Карского моря, являются весьма поучительными, особенно в настоящее время, когда мы широко эксплоатируем морской путь через Карское море. Ни на минуту мы не должны забывать, что, с самого открытия при советской власти операций в Карском море, последние протекают в весьма благоприятной ледовой обстановке. Не подлежит никакому сомнению, что рано или поздно этот период благоприятного состояния льдов, продолжающийся уже около 15 лет, окончится, и наступят условия более тяжелые, которые, конечно, не сделают плавания по Карскому морю невозможным, но потребуют значительного напряжения сил.

Уже в следующем году (1872) после удачных плаваний норвежцев Арктика показала себя с совершенно другой стороны. Австрийское исследовательское судно „Тегеттгоф", с судьбой которого мы познакомимся ниже, было заперто льдами у северо-западных берегов Новой Земли, а норвежское судно промышленника Тобисена застряло во льдах у Крестовых островов. Когда Тобисену и его спутникам стало ясным, что изо льдов им не выбраться, 7 человек покинуло судно с целью отыскать на юге Новой Земли какое-нибудь судно и вернуться на нем домой. Так как на судне продовольствия было очень мало, то отправлявшиеся в далекий путь могли захватить с собой только очень немного: у них имелось 14 сушеных хлебов, 6 коробок спичек, два ружья, кофейник, котелок и подзорная труба. Прежде чем дойти до открытой воды, они должны были на протяжении семи километров тащить лодку по льду.

Втечение трех недель, питаясь убитыми двумя тюленями и одним медведем, они плыли вдоль берега Новой Земли, пока не дошли до Гусиной Земли, отстоящей от Крестовых островов приблизительно на 400 км. Здесь они нашли две покинутые русские избы, где решили отдохнуть, так как все были уже сильно изнурены, а у некоторых были отморожены ноги. Вначале охота была удачная, но потом зверь исчез. Тогда матросы отправились дальше на юг, бросив шлюпку и взяв вместо нее найденные у изб нарты.

Вскоре поднялась метель, во время которой два матроса отстали. По обычаю норвежских зверобоев, бросили жребий — продолжать ли путь дальше или же вернуться к избам, куда, может быть, добрались два отставших товарища. Жребий решил продолжать путь. Положение путников ухудшалось с каждым днем, так как провизия была уже наисходе, мороз и ветер крепчали, а теплой одежды ни у кого не было. По ночам матросы зарывались в снег, оставляя одного караулить.

Пройдя по берегу около 100 км и потеряв еще одного товарища, они, наконец, наткнулись на семью ненцев, промышляв-

ших у южного берега Гусиной Земли. Ненцы оказали несчастным полное гостеприимство и дали им меховую одежду и пищу. Здесь матросы провели всю зиму, помогая ненцам в промысле.

Между тем отставшим во время метели двум матросам посчастливилось найти покинутые избы, где они и зазимовали. До декабря никакой охоты не было, и матросы питались кожей и костями, которые находили около изб под снегом. Весною они отправились пешком вдоль берега на юг и набрели на ненецкие чумы, где жили их товарищи. В июне матросы, за исключением одного, решившего остаться у ненцев, пошли к оставленной ими в 100 км к северу лодке и на ней добрались до Вайгача, где случайно встретили судно. Оставшийся у ненцев матрос вернулся в Норвегию через два года.

Группу из четырех человек, оставшуюся у судна и зимовавшую на острове Большом Заячьем, постигла более печальная участь. Тобисен умер от цынги в мае 1873 года, а в июле от той же болезни скончался его сын. Два матроса отправились летом на шлюпке к югу и в конце сентября случайно встретили русское промысловое судно, доставившее их в Архангельск.

Во время зимовки Тобисен очень акуратно вел метеорологические наблюдения, которые до работ экспедиции Г. Я. Седова (1912—13) оставались единственным материалом для суждения о климате северозападной части Новой Земли. Вклад в познание климата Новой Земли был сделан также норвежским промышленником — капитаном Х. Бьерканом, производившим метеорологические наблюдения во время зимовки в Малых Кармакулах в 1876—77 гг.

После удачных плаваний норвежцев на Новой Земле побывало несколько иностранных экспедиций, собравших значительный материал по геологии и растительному и животному миру этого острова. В 1871 году немецкий географ Хейглин посетил на судне „Germania“ Костин Шар и Маточкин Шар, а в следующем году проф. Хефер, участвовавший в австрийской экспедиции Вильчека на „Isbjörn“, собрал естественно-исторические коллекции на островах Баренца, в Маточкином Шаре и Костином Шаре.

Особенно богатый материал был собран экспедицией Норденшельда в 1875 году на судне „Pröven“. В этой экспедиции, кроме самого Норденшельда, — который был по специальности минералогом, но обладал обширными знаниями географа,— участвовали два ботаника и два зоолога. Экспедиция посетила западный берег южного острова Новой Земли и Маточкин Шар и совершила плавание вдоль восточного берега северного острова. Наблюдения этой экспедиции были пополнены в следующем году во время плавания Норденшельда на судне „Ymer“ через Маточкин Шар. Из иностранных экспедиций того времени следует отметить еще плавание английского капитана Маркама на шхуне „Isbjörn“ в 1879 году, когда ему удалось дойти до северной оконечности Новой Земли.

Весьма вероятно, что на Новой Земле еще встарину имелось постоянное ненецкое население. Так, в написанном в 1578 году Георгом Гансом письме говорится о том, что на Новой Земле

живут самоеды.[1] Ламартиньер, посетивший Новую Землю в 1653 году, видел „новоземельцев“ и даже несколько человек насильно увез в Данию.

В XVIII веке постоянного туземного населения на Новой Земле, повидимому, не было. В. Крестинин, составивший первое русское описание Новой Земли (1789), указывает, что „на Новой Земле завсегда жительствуют люди, но токмо с тою разницею от других человеческих селений, что здесь никто не утвердил и утвердить кажется никто собственною волею не захочет постоянное себе жилище. Все жители сей земли суть пришельцы, мореплаватели и звероловцы, стекающиеся с тем намерением, дабы препроводить в новоземельском звероловстве время, несколько более или менее года, и потом с желаемою добычею возвратиться во-свояси“.

Бывали, впрочем, и встарину случаи, когда человек селился на Новой Земле надолго. Так, в губе Строгановой, на юге Новой Земли, некогда жила новгородская семья Строгановых, покинувшая родину по политическим причинам и впоследствии целиком погибшая на Новой Земле.

Бежали иногда на Новую Землю и старообрядцы,— например в 1763 году в Черной губе (на юге Новой Земли) поселилась семья Пайкачевых из Кеми — „по причине бывшего на них гонения от попов“. Пайкачевых, строго соблюдавших пост, быстро захватила цынга, и они вскоре все перемерли.

Весьма вероятно, что время от времени на более продолжительные сроки основывались на Новой Земле и ненцы. Первым постоянным жителем Новой Земли, о котором нам известно, был ненец Фома Вылка, в 1869 году перебравшийся сюда на лодке из Большеземельской тундры.

Первая правительственная попытка колонизации Новой Земли была сделана в 1872 году, ограничивавшаяся, впрочем, постройкой избы в Костином Шаре. В 1877 году в Малых Кармакулах была устроена спасательная станция, имевшая задачей дать убежище промышленникам на случай крушения или непредвиденной зимовки. Другой мотив, побудивший царское правительство принять эту меру, имел политический характер. В то время фактическими хозяевами на Новой Земле были норвежцы, и потому существовала угроза, что при дальнейшем индиферентном отношении царского правительства к Новой Земле этот остров постепенно закрепится за Норвегией, как это и случилось позже со Шпицбергеном.

Устройство спасательной станции в Малых Кармакулах было возложено на штабс-капитана Е. А. Тягина, который вместе со своей женой провел здесь целый год, доставив ценные сведения о природе и климате Новой Земли. В том же году в Малых Кармакулах было поселено 7 семей ненцев в составе 35 человек. Для снабжения становища в Малых Кармакулах в 1880 году были установлены регулярные пароходные рейсы на Новую Землю. В 1890 году в Малых Кармакулах был организован фельд-

---

[1] М. П. Алексеев. Цит. соч., стр. 158.

шерский пункт, а в следующем году построена изба в западном устье Маточкина Шара, куда в 1894 году переселили 4 ненецких семьи (кроме того, еще 4 семьи поселили в Малых Кармакулах). В 1893 году из устья Печоры перебрались на Новую Землю первые постоянные русские промышленники (Яков Запасов и Василий Кириллов). В 1897 году было открыто третье становище — в Белушьей губе, где поселилось 7 ненецких семей (31 чел.). В 1910 году было открыто первое становище на северном острове Новой Земли — в Крестовой губе, где поселилось 11 русских из Шенкурского уезда. В 1912 году с Вайгача перешло в Петуховский Шар (на юге Новой Земли) 6 ненецких семейств.



Малые Кармакулы (1902 г.)

Население Новой Земли, которое влачило довольно жалкое существование, будучи в постоянном долгу у купцов и кулаков-промышленников, до революции не превышало ста человек с небольшим. После ликвидации интервенции в Северном крае советское правительство приняло решительные меры к улучшению условий жизни новоземельского населения и его увеличению, что являлось обязательной предпосылкой для освоения естественных производительных сил Новой Земли.

В 1925 году было устроено становище Красино в Черной губе, в следующем году — становище Русаново в Петуховском Шаре, в 1930 году — становище на полуострове Адмиралтейства, а в 1932 году — становища на мысе Лагерном (Маточкин Шар), в губе Архангельской и в Русской Гавани. Последнее становище, расположенное под 76° сев. шир., в настоящее время яв-

ляется на Новой Земле самым северным. Кроме того, 12 промысловых изб и домов находится на восточном берегу Новой Земли; самым северным из них является дом на островах Пахтусова. В 1930 году на Новой Земле постоянно жило 243 человека (мужчин 84, женщин 55 и детей 104), из них ненцев 127.[1] Отметим здесь также, что в 1930 году в бухте Варнека на острове Вайгаче возник промышленный поселок в связи с начавшейся здесь добычей свинца.

О полезных ископаемых на Вайгаче знали уже давно: об этом еще в 1666 году ненец Тысыня Хавлай сообщил пустозерскому стрельцу Федьке Мартемьянову, после чего последовал правительственный указ, чтобы „той руды отыскать пудов пять или



Становище в губе Крестовой (1911 г.)

шесть и место описать".[2] Но дело было предано забвению, и только в 1927 году геолог А. Н. Шенкман произвел разведку, в результате которой в бухте Варнека и возник поселок.

При советской власти население Новой Земли увеличилось больше чем вдвое. В 1924 году на Новой Земле был образован островной совет, председателем которого неизменно состоит ненец Тыко Вылка. Административным и культурным центром Новой Земли в настоящее время является становище в Белушьей губе. Здесь имеются лазарет, школа с интернатом, здесь же находится центральный склад для снабжения новоземельских

---

[1] Эти цифры сообщены автору заведующим факторией Госторга в Белушьей губе тов. Сазоновым. Персонал метеорологических станций в эти цифры не включен.

[2] Дополнение к Актам историческим, V, 1855 Стр. 172.

промышленников. В целях снабжения населения Новой Земли мясом, в Белушью губу летом 1928 года завезено опытное стадо домашних оленей в количестве 72 голов.

В последующие годы на Новую Землю забрасывались новые олени, и в 1933 году новоземельское стадо домашних оленей насчитывало уже 429 голов. Для изучения и устройства оленьих пастбищ в 1930—1933 гг. на южном острове работали специальные геоботанические экспедиции (А. И. Зубков и В. Д. Александрова).

Втечение долгого времени экспедиции, работавшие на Новой Земле, занимались только исследованием ее береговой зоны, внутренняя же часть острова оставалась совершенно неизвестной. Первое пересечение Новой Земли было сделано доктором Л. Ф. Гриневецким, одним из сотрудников магнитно-метеорологической станции в Малых Кармакулах, действовавшей здесь с 1882—83 гг. и являвшейся одной из станций первого международного полярного года.

Гриневецкий вышел из Малых Кармакул 6 мая 1883 года в сопровождении двух ненцев, с четырьмя санями и двадцатью двумя собаками. Уже на восьмой день экскурсанты вышли к Карскому морю, около устья реки Савиной. На Карской стороне Гриневецкий встретил много диких оленей. В той части Новой Земли, которую посетил Гриневецкий, внутренность острова представляет собою невысокую горную страну. Самые высокие вершины здесь не превышают 250 метров.

Более обстоятельные сведения о внутренней части Новой Земли и ее строении были доставлены экспедицией академика Ф. Н. Чернышева в 1895 году, пересекшего Новую Землю также от Малых Кармакул к Карскому морю. Эта экспедиция обследовала в геологическом отношении также Маточкин Шар, губу Грибовую, Пуховый залив и северный берег Гусиной Земли. В этом году Новую Землю пересек (так же от Малых Кармакул) шведский ботаник Экстам, работавший на Новой Земле и позже.

В 1896 году Малые Кармакулы посетила русская экспедиция Академии Наук во главе с Б. Голицыным (впоследствии академиком), главной задачей которой являлось наблюдение солнечного затмения. Участники этой экспедиции совершили восьмидневную экспедицию внутрь Новой Земли, причем не дошли до залива Литке на Карской стороне только на 30 км. Этой экспедицией был сделан также опыт разведения на Новой Земле домашних оленей, кончившийся, однако, неудачей: все привезенные на Новую Землю 18 оленей погибли.

В том же году Маточкин Шар посетил известный художник А. А. Борисов. Заинтересовавшись суровой природой Новой Земли, он решил заняться исследованием восточного берега северного острова и с этой целью по троил одномачтовую яхту „Мечта" (40 тонн), которая посетила Поморскую губу в западном устье Маточкина Шара в 1899 году. Главная экспедиция Борисова состоялась в 1900 году. Базой экспедиции была выбрана Поморская губа, где Борисов выстроил дом.[1]

---

[1] Этот дом стоит здесь и в настоящее время.

12 сентября Борисов на „Мечте“ покинул Поморскую губу и пошел Маточкиным Шаром на восток. Сейчас же по выходе в Карское море было встречено много льда, позволившего экспедиции дойти только до залива Чекина. Вскоре „Мечта“ была затерта льдами и вместе с ними стала дрейфовать в южном направлении. 10 октября участники экспедиции и команда покинули судно и после двухнедельного нелегкого перехода по пловучим льдам, питаясь мясом тюленей, которых добывал ненец Устин, вышли на восточный берег южного острова Новой Земли, недалеко от устья реки Савиной. Отсюда Борисов пересек Новую Землю и 12 ноября прибыл в Поморскую губу, где и зазимовал. Весною следующего года (1901) Борисов совер-



Яхта „Мечта“ во льдах у восточного берега Новой Земли
(С картины А. А. Борисова)

шил санную поездку к восточному берегу Новой Земли, во время которой были сделаны съемки заливов Чекина, Незнаемого и Медвежьего.

В конце 80-х и начале 90-х годов прошлого столетия Новую Землю несколько раз посетил путешественник К. Д. Носилов. Он зимовал на Новой Земле и пересек южный ее остров. Все результаты его путешествий ограничиваются, однако, только несколькими беллетристическими очерками.

В 1895 и 1897 гг. Новую Землю посетили англичане Пирсон и Фейльден, собравшие на ее берегах некоторые естественно-исторические коллекции. Между прочим, они посетили Белужью губу в Маточкином Шаре и нашли здесь развалины избы Розмыслова и гроб с человеческим скелетом. Неподалеку лежала деревянная доска с надписью: „лета 835... на месте... погребен Яков Яковлев Чиракин“. Очевидно, скелет принадлежал спутнику

Розмыслова Чиракину, который, как мы видели, умер во время зимовки; доска же, повидимому, была поставлена уже позже Пахтусовым (в 1835 году).

В 1902—03 гг. в западном устье Маточкина Шара зимовала норвежская научная экспедиция, имевшая специальной задачей производство наблюдений над полярными сияниями.

В 1908 году Новую Землю посетила французская экспедиция под начальством Кандиотти, совершившая первое пересечение северного острова Новой Земли — от залива Незнаемого до Крестовой губы (до Крестовой губы дошел, впрочем, один В. А. Русанов, принимавший участие в экспедиции).

В 1909 году, на средства Главного управления земледелия и землеустройства, была организована экспедиция на Новую Землю, которой руководил геолог В. А. Русанов. До Крестовой губы экспедиция доехала на пассажирском пароходе мурманского пароходства, далее же передвигалась при помощи моторной шлюпки. Эта экспедиция обследовала побережье от Крестовой губы до полуострова Адмиралтейства, причем некоторые районы были засняты маршрутной съемкой. В геологическом отношении интересные результаты дало сделанное Русановым пересечение Новой Земли от Крестовой губы до залива Незнаемого.

В 1910 году Русанов предпринял новую экспедицию на Новую Землю, причем задачей ставился обход Новой Земли с севера. Экспедиция вышла из Архангельска на парусно-моторном судне „Дмитрий Солунский“ (180 тонн, капитан Г. И. Поспелов) и 29 августа достигла мыса Желания — заветной мечты Литке и Пахтусова, того пункта, которого в 1901 году не мог достичь даже ледокол „Ермак“.

От северной оконечности Новой Земли Русанов прошел вдоль восточного берега до Маточкина Шара и через этот пролив вышел в Баренцово море. Таким образом „Дмитрий Солунский“ обогнул весь северный остров Новой Земли. Экспедиция произвела опись западного берега Новой Земли от полуострова Адмиралтейства до Архангельской губы и выяснила, между прочим, что значившийся на картах Литке и Пахтусова Панкратьевский остров на самом деле является полуостровом. На мысе Крушения (остров Берха) был найден поставленный в 1835 г. экспедицией Пахтусова крест с надписью: „А. Циволько... 1835 г.“[1] В экспедициях Русанова в 1909 и 1910 гг. участвовал известный ненец Тыко Вылка, интересовавшийся промысловыми возможностями на крайнем севере своего родного острова.

В 1912 году Русанов отправился в новую экспедицию с целью исследования залежей каменного угля на Шпицбергене и организации их эксплоатации. Эта экспедиция, оказавшаяся роковой для Русанова, плавала на небольшом парусно-моторном судне „Геркулес“ (65 тонн). В ней участвовали: горный инж. Р. Л. Самойлович, зоолог З. Ф. Сватош, океанограф (он же капитан судна) А. С. Кучин (участник антарктической экспедиции

[1] В 1913 году этого креста уже не было.

Амундсена), жена Русанова — студентка Сорбонского университета Жюльетта Жан, студент К. А. Семенов и 8 чел. команды.

Закончив работы на Шпицбергене, где судно покинули Р. Л. Самойлович и З. Ф. Сватош, Русанов вышел к Новой Земле и 31 августа оставил здесь в становище в Поморской губе записку следующего содержания: „Телеграмма начальника экспедиции 1912 г. В. А. Русанова, оставленная на Новой Земле в самоедской колонии Маточкин Шар 18 августа с просьбой отправить ее, когда представится возможность, по следующему назначению: Петербург Ждановка 9 Стюнкель. Юг Шпицбергена остров Надежды окружены льдами занимались гидрографией Штормом отнесены южнее Маточкина Шара. Иду к северозападной[1] оконечности Новой Земли оттуда на восток. Если погибнет судно направлюсь к ближайшим по пути островам Уединения Новосибирским Врангеля. Запасов на год все здоровы. Русанов".



В. А. Русанов

Эта записка является последней вестью, которую мы имеем об экспедиции Русанова, так как после этого она пропала бесследно. Только из этой записки мы узнаем, что, отправляясь в плавание на „Геркулесе", Русанов имел большой план пройти северовосточным проходом до Берингова пролива. Этот план он скрывал от других, очевидно, чтобы избавиться от „дружеских" советов и не подвергнуться обвинениям в легкомыслии.[2]

Что Русанов, отправляясь на Шпицберген, действительно уже имел этот план, видно из того, что он запасся продовольствием на год. На свое судно он повидимому, не очень надеялся и поэтому пишет, что в случае гибели шхуны отправится (очевидно пешком по льдам или на лодке) к ближайшему острову. Из перечисления этих островов следует, что Русанов намеревался совершить свое плавание вдали от сибирских берегов,— а это, учитывая качества его корабля, было несомненно ошибкой. Экспедиции, отправленные на поиски Русанова, которых мы коснемся ниже, не увенчались успехом.

В 1912 году из Архангельска на судне „Св. Фока" вышла экспедиция старшего лейтенанта Г. Я. Седова, организованная на

[1] Вероятно, Русанов имел в виду северовосточную оконечность.
[2] Напомним еще раз об экспедиции Амундсена в 1903—06 гг., которая прошла через весь северозападный проход на судне еще меньшем, чем «Геркулес».

частные средства. Целью экспедиции был северный полюс, которого предполагалось достичь на собаках со стороны Земли Франца-Иосифа. Согласно плану, судно должно было доставить участников экспедиции на Землю Франца-Иосифа и в тот же год вернуться. Судьба экспедиции сложилась, однако, совершенно иначе. Необычайно тяжелое состояние льдов в Баренцовом море в 1912 году не позволило „Фоке" дойти до Земли Франца Иосифа, и во второй половине сентября он был затерт льдами около Панкратьевского полуострова. Крепко скованное льдами судно простояло здесь в небольшой бухте, названной бухтой Фоки, почти целый год. Только 3 сентября 1913 года лед, наконец, взломало, и „Фока" получил возможность продолжать свой путь к Земле Франца-Иосифа.

Свое невольное пребывание на Новой Земле экспедиция использовала в целях исследования северной части острова. Еще осенью Седов приступил к детальной съемке близлежащих островов, а полярной ночью он совершил экскурсию на мыс Литке, с целью астрономически определить его положение. Но главная работа развернулась весной. 1 апреля Седов, в сопровождении матроса Инютина, вышел с одной упряжкой собак для описи северозападного берега Новой Земли. Ему удалось обогнуть северную оконечность Новой Земли и довести съемку до мыса Флиссингского. Из своего санного путешествия Седов вернулся 26 мая. Запасов продовольствия, которые он взял с собой, нехватило, и последние недели путники питались мясом попадавшихся на пути медведей.

Работы Седова очень существенно изменили карту северозападного берега Новой Земли, составленную в свое время по весьма поверхностной съемке норвежских промышленников. Интересно, что на крайнем севере Новой Земли — на мысе Медвежьем и мысе Желания — Седов нашел старинные русские кресты — несомненное доказательство того, что когда-то русские промышленники посещали и эту отдельную часть острова.

Почти одновременно с Седовым из бухты Фоки вышла другая партия, в составе геолога М. А. Павлова, географа В. Ю. Визе и матросов Коноплева и Линника, имевшая целью исследовать внутреннюю часть Новой Земли и пройти на Карскую сторону. Это первое пересечение Новой Земли в такой высокой широте (75½—76° N) показало, что здесь внутренняя часть острова занята обширным ледником, наподобие купола покрывающим сушу и совершенно сглаживающим неровности ее рельефа. Наибольшая высота ледяного щита Новой Земли была найдена равной 913 метрам над уровнем моря. Передвижение в центральной части ледяного покрова не представляло никаких затруднений, но тем более тяжелыми оказались подъем и спуск с ледника.

В прибрежной зоне ледяные потоки были разбиты трещинами, большею частью совершенно замаскированными снегом. В одну из таких трещин угодил геолог Павлов. Он провалился на глубину 15 метров, но, к счастью, не долетел до дна трещины, а застрял в ее сужении, откуда его и вытащили при помощи каната.

На Карской стороне Визе произвел съемку части береговой линии, примкнув ее на юге к крайнему, виденному Пахтусовым, пункту. Помимо топографических работ, экспедиция Седова во время своего пребывания на Новой Земле выполнила и ряд других — в области геологии, метеорологии, гидрологии и пр. Участвовавший в экспедиции художник Н. В. Пинегин запечатлел суровую природу севера Новой Земли на ряде картин.

В 1914 году южную часть Новой Земли от губы Нехватовой пересек француз Ш. Бенар, участвовавший ранее в экспедиции Кандиотти. Сделанное Бенаром пересечение является самым южным. Научные результаты его экспедиции, носившей отчасти туристический характер, незначительны.

После экспедиций Г. Я. Седова и Бенара в исследовании Новой Земли наступает перерыв, вызванный империалистской войной. По укреплении на Севере советской власти, к планомерному изучению Новой Земли приступил Институт по изучению Севера,[1] который отправил на этот остров 5 экспедиций, возглавлявшихся Р. Л. Самойловичем. Эти экспедиции доставили богатый материал по геологии, геоморфологии, почвоведению, зоологии, гидрологии и топографии.

В первую экспедицию, осуществленную в 1921 году на судне „Шарлотта", было посещено западное побережье Новой Земли от Белушьей губы до Крестовой губы. В 1923 году были обследованы некоторые районы западного берега южного острова, причем от Безымянной губы была сделана восьмидневная экскурсия в глубь острова. Зоологом экспедиции Г. П. Горбуновым впервые были исследованы птичьи базары в Пуховом заливе.

В следующем году (1924) Р. Л. Самойлович на небольшом парусно-моторном боте „Грумант" (длина 28 футов) исследовал самую южную часть Новой Земли и затем прошел с юга на север вдоль всего восточного берега южного острова, выполнив здесь геологические и топографические работы. Другая партия экспедиции производила в это время, под руководством К. М. Дерюгина, гидробиологические и зоологические исследования в Пуховом заливе.

В 1925 году экспедиция Института по изучению Севера обогнула на парусно-моторном судне „Эльдинг" (150 тонн) всю Новую Землю, собрав обильный материал по геологии и другим дисциплинам и открыв на восточном берегу северного острова три неизвестных до этого залива (Русанова, Неупокоева и Седова). Наконец, в экспедицию 1927 года было обследовано северо-западное побережье Новой Земли (Архангельская губа, острова Баренца, Русская Гавань и залив Иностранцева).

В 1921 году, кроме экспедиции Института по изучению Севера, на Новой Земле работали еще две экспедиции: норвежская — геолога О. Хольтедаля и советская — гидрографическая экспедиция под начальством Н. В. Розе. Экспедиция Хольтедаля совершила пересечение северного острова Новой Земли в области оледенения от Машигиной губы до залива Цивольки на

[1] Впоследствии преобразован во Всесоюзный Арктический институт.

восточном берегу. Максимальная высота ледяного покрова была найдена равной приблизительно 400 м над уровнем моря, т.-е. здесь (примерно в широте 74¼° N) Новая Земля оказалась значительно ниже, чем дальше к северу, где ее пересекли Визе и Павлов. О. Хольтедаль обследовал также в геологическом, ботаническом и зоологическом отношениях западные берега Новой Земли — от полуострова Панкратьева до Северного Гусиного носа.

Экспедиция в 1921 году, под начальством Н. В. Розе, продолжала гидрографические работы, спорадически производившиеся на Новой Земле судами и экспедициями Гидрографического управления втечение многих лет. Отметим важнейшие из них после Цивольки и Моисеева. В 1870 году в южной части Баренцова моря плавала эскадра под начальством вице-адмирала Посьета, причем офицерами этой экспедиции были выполнены гидрографические работы в Костином Шаре. В 1887 году гидрограф А. И. Вилькицкий производил наблюдения над силой тяжести в Малых Кармакулах, а в следующем году Лемяков произвел съемку этого становища. В 1889 году гидрографической партией на шхуне „Бакан" были выполнены гидрографические работы на западном берегу Новой Земли между Малыми Кармакулами и Маточкиным Шаром. В 1893—94 гг. в том же районе работал гидрограф Жданко. В дальнейшем некоторые гидрографические работы были выполнены на Новой Земле гид ографической экспедицией на пароходе „Пахтусов". В 1910 году лейтенант Г. Я. Седов произвел съемку губы Крестовой.

Гидрографическая экспедиция 1921 года на судне „Таймыр" положила на карту восточный берег северного острова Новой Земли от мыса Желания на юг до вновь открытого, далеко вдающегося в сушу фьорда, получившего название залива Благополучия. До работ этой экспедиции весь этот берег был обозначен на картах только весьма приближенно, главным образом на основании работ норвежских промышленников.

Гидрографические работы на Новой Земле продолжались в 1924 и 1925 гг., когда они были сосредоточены на западном берегу.

Сделанный обзор экспедиций на Новую Землю показывает, что работы по съемке берегов этого острова начались более 100 лет назад. За это время Новую Землю посетил целый ряд экспедиций и партий, специальной задачей которых были съемочные работы, и, кроме того, этим же работам уделяли внимание многие другие экспедиции. Однако, несмотря на громадное количество средств, труда и даже человеческие жертвы, которых потребовала эта работа, приходится констатировать, что съемка берегов Новой Земли еще далеко не выполнена в той степени, какой этого требуют интересы мореплавания и освоение острова. Таким образом, и сейчас еще первая стадия исследования всякого района — его картирование — на Новой Земле еще далеко не пройдена. Строгая государственная плановость, ставшая обязательной во всех научноисследовательских работах в Союзе ССР, должна помочь нам пройти вторую половину этапа по крайней мере вдвое быстрее, чем была пройдена первая.

Исследование Новой Земли в других отношениях, производившееся с конца прошлого века довольно энергично, все же обычно не выходило за рамки научной рекогносцировки, и только в самое последнее время Новую Землю стали посещать экспедиции, имеющие задачей детальное изучение определенных объектов в целях их ближайшей практической эксплоатации. Здесь можно указать на геоботанические экспедиции 1930—33 гг., работавшие на южном острове и имевшие целью исследование оленьих пастбищ, геологические экспедиции Арктического института и Геологоразведочного управления (1931—34), рыбопромысловые экспедиции Арктического института (В. К. Есипов, 1931—33), обследование птичьих базаров (Л. А. Портенко, 1930,



М. М. Ермолаев на Новой Земле

и С. К. Красовский, 1933) и морских водорослей (П. Ширшов, 1931) и т. д. Возможность осуществления таких экспедиций не доказывает, однако, что период рекогносцировочных исследований Новой Земли уже закончен,— во многих отношениях, частично даже на картах, она является еще „белым пятном“.

Чрезвычайно ценные и разносторонние научные работы были выполнены сотрудниками Арктического института, зимовавшими в 1932/33 году (международном полярном году) в Русской Гавани на северозападе Новой Земли. Впервые детально была исследована внутренняя часть северного острова Новой Земли в районе сплошного оледенения. Здесь германским ученым К. Велькеном в сотрудничестве с геологом М. М. Ермолаевым были поставлены измерения толщины ледяного покрова, покоящегося на Новой Земле, с помощью сейсмометрического

метода,[1] ранее применявшегося только в Гренландии (экспедицией Альфреда Вегенера) и отчасти в Альпах.

В том же году в Русской Гавани при помощи мощных взрывов изучалось распространение звуковых волн. Эти наблюдения, производившиеся в Арктике впервые (кроме Русской Гавани, взрывы производились также на мысе Желания и в Маточкином Шаре), позволяют сделать важные выводы о строении стратосферы.

Для своих многочисленных экскурсий в глубь Новой Земли Ермолаев и его сотрудники пользовались не только собаками, но и аэросанями. Примененные в Советской Арктике впервые, они оказали исследователям большую пользу. На аэросанях Новая Земля была пересечена дважды (от Русской Гавани к заливу Благополучия на Карской стороне), всего же по ледяному покрову Новой Земли на них было сделано свыше тысячи километров.

Важным этапом в деле исследования Новой Земли является организация метеорологических станций, которых в настоящее время здесь насчитывается четыре. Первая постоянная метеорологическая станция на Новой Земле была основана в Малых Кармакулах в 1896 году экспедицией Академии Наук. До этого метеорологические наблюдения производились здесь только эпизодически капитаном Бьерканом, Тягиным и в 1882—83 гг. русской станцией международного полярного года.

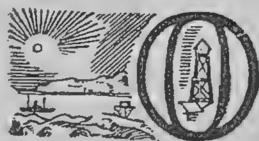
Следующая станция, в восточном устье Маточкина Шара, была устроена уже при советской власти в 1923 году северным гидрографическим отрядом, под начальством Н. Н. Матусевича, а необходимые грузы были доставлены на судах — „Малыгин", „Мурман" и „Купава". В 1924 году станцию дооборудовали развернули в „Постоянную полярную геофизическую обсерваторию", в программу работ которой входят не только метеорологические и аэрологические наблюдения, но также гидрологические, геомагнитные, актинометрические и др.

В первые годы существования станции Академия Наук откомандировывала на нее научных работников различных специальностей (ботаники, геологи, биологи и др.). В 1931 году была выстроена метеорологическая станция на мысе Желания, имеющая очень большое значение для обслуживания так называемых „карских операций", а в 1932 году была основана четвертая метеорологическая станция в Русской Гавани на северозападном берегу Новой Земли. Все новоземельские станции оборудованы радиотелеграфом, за исключением станции в Малых Кармакулах.

---

[1] Этот метод состоит в следующем. В каком-либо месте ледяного покрова производится взрыв, возбуждающий во льду волны, подобно тому как во время землетрясения возникают волны в земной коре. В некотором удалении от места взрыва на льду устанавливается сейсмограф (прибор, записывающий колебания и особенно широко применяющийся для изучения землетрясений). В результате взрыва получаются две волны: прямая, непосредственно доходящая до сейсмографа, и отраженная; последняя идет сперва в глубь ледяного покрова, достигает коренной породы, на которой лежит ледяной покров, отражается от нее и уже затем доходит до сейсмографа. Так как промежуток времени между взрывом и приходом к сейсмографу сперва прямой и потом отраженной волны точно регистрируется прибором, и так как, кроме, того расстояние между местом взрыва и сейсмографом известно, то отсюда нетрудно вычислить толщину ледяного покрова.

Русские на Шпицбергене



Ограничивающий Баренцово море с запада архипелаг Шпицберген до 1920 года не принадлежал никому, представляя собою в правовом отношении так называемую terra nullius („ничью землю“). По постановлению Парижской конференции от 2 февраля 1920 года суверенитет над Шпицбергеном перешел к Норвегии, за которой была признана „полная и абсолютная власть“ над этим архипелагом, причем, однако, гражданам других государств предоставлялась свобода поселения и промышленной деятельности на Шпицбергене. Союз ССР признал суверенитет Норвегии над Шпицбергеном вскоре после установления дипломатических отношений с этим государством особой декларацией в 1924 году. Постановление Парижской конференции вступило в законную силу по его ратификации в 1925 году.

Хотя Шпицберген, таким образом, не входит в советский сектор Арктики, мы тем не менее считаем целесообразным включить в наш обзор и этот архипелаг, так как, с одной стороны, история его исследования тесно связана с деятельностью русских промышленников и ученых, с другой стороны потому, что Союз ССР, ведущий в лице треста „Арктикуголь“ каменноугольные разработки на Шпицбергене, имеет на этом архипелаге реальные экономические интересы.

Из всех высокоарктических земель Шпицберген является наиболее доступной, что объясняется мощной ветвью теплого Атлантического течения, проходящей недалеко от западных берегов архипелага. Вследствие этого Шпицберген стал известен человеку уже очень рано.

Точных сведений о том, когда именно человек впервые познакомился с Шпицбергеном, не имеется. Мы уже видели, что старинные саги дают нам некоторые указания на то, что Шпицберген уже был известен древним скандинавам. В исландских летописях за 1194 год мы находим другое раннее ука-

зание на Шпицберген ввиде лаконической записи: „открыли Свальбард“ (Свальбард на древнеисландском языке значит „холодный край“). Фритьоф Нансен исследовал вопрос, какую страну следует понимать под Свальбардом, и пришел к выводу, что это есть не что иное, как Шпицберген. Впоследствии, по предложению Нансена, Шпицберген вместе с примыкающими к нему островами (Медвежьим, о-вом Надежды и др.) получил официальное название „Свальбард“.

Первые достоверные сведения о Шпицбергене доставила голландская экспедиция под начальством Яна Рийпа и Якова ван-Гемскерка в 1596 году, с которой мы уже познакомились выше. По представлению мореплавателей и географов того времени Шпицберген на севере соединялся с Гренландией, вследствие чего Шпицберген нередко и называли Гренландией. Именно под этим последним названием — ввиде искаженного „Грумант“ — Шпицберген уже давно был известен русским поморам. Время, когда русские впервые посетили Шпицберген, остается неизвестным, но во всяком случае они плавали на Шпицберген еще до 1596 года, т.-е. до голландцев. Это усматривается из одного письма,[1] которое датский король Фридрих II отправил в 1576 г. в Варде некоему Людвигу Мунку. В этом письме Мунку давался приказ войти в сношение с русским корщиком Павлом Нишецом (может быть искаженное „Никитич“), живущим в Коле и ежегодно плавающим на Грумант. В письме говорится также, что в свое время этот корщик предлагал некоторым гражданам Троньема сообщить сведения о Груманте и провести туда их суда.

Рассказы вернувшихся в 1597 году на родину голландцев о большом количестве водящихся около Шпицбергена китов имели следствием, что уже вскоре к этому архипелагу из различных стран направились китобойные суда. Первыми появились у Шпицбергена английские китобои, которых отправила для китобойного промысла в полярных водах „Московская компания“. В 1612 году с такой же целью была учреждена в Голландии компания“ „Noordsche Maatschappij“, которая тоже отправила китобойные суда на Шпицберген. Эта конкуренция пришлась не по вкусу англичанам, и они силой заставили голландцев вернуться обратно.

В 1613 году английский король Яков I издал указ, по которому бой китов у Шпицбергена составлял монопольное право англичан. Вместе с тем Шпицберген был официально переименован в „Новую Землю короля Якова“ (King James New Land). Для проведения этого указа в жизнь Англия в том же году отправила на Шпицберген семь кораблей, в том числе два вооруженных, которые и прогнали голландцев, а также появившихся здесь французских и испанских китобоев. Голландцы, однако, отнюдь не были склонны признать монополию англичан и в 1614 году послали на Шпицберген 14 китобойных судов,

[1] Письмо Фридриха II было опубликовано А. М. Филипповым в «Литературном Вестнике» (1901, 1, № 4).

сопровождавшихся четырьмя военными кораблями, на каждом из которых находилось 30 пушек. В шпицбергенских водах загорелась ожесточенная борьба, и четыре нации оружием защищали свое право промышлять китов. В 1615 году у Шпицбергена появились еще датские китобои под охраной трех военных кораблей, а вскоре затем сюда же пришли немцы из ганзейских городов Гамбурга и Бремена.



Бой китов у Шпицбергена в XVII веке

(По книге Мартенса)

В 1617 году между различными странами, ведшими китобойный промысел у Шпицбергена, состоялось соглашение, по которому каждой стране предоставлялись на Шпицбергене отдельные промысловые участки. Лучшие участки — от Белльзунда до бухты Магдалены — достались англичанам, голландцы получили остров Амстердам и несколько бухт, датчане — Датский остров, немцы — Гамбургскую бухту, а французы и испанцы должны были довольствоваться промыслами на крайнем севере

архипелага, в Бискайской бухте. Столкновения между конкурентами продолжались, однако, и после этого соглашения.

Чтобы получить представление о размерах некогда существовавшего у берегов Шпицбергена китобойного промысла, можно указать, что с 1669 по 1769 год здесь побывало 14167 одних только голландских судов, которые добыли 57 590 китов. В 1697 году в шпицбергенских водах промышляло 201 судно (в том числе голландских 129), а добычу составляли 1968 китов. В бухте Вирго на острове Амстердаме голландцы имели в XVII веке целый городок, живший, правда, только в летнее время, когда производился промысел, и совершенно пустовавший зимой. Этот город назывался Смеренбург („Ворванный городок"), потому что в нем стояли громадные котлы, в которых вытапливалось китовое сало.

Место, где находился Смеренбург, посетил в 1912 году Фритьоф Нансен, который в прекрасном описании своего путешествия на Шпицберген пишет о Смеренбурге следующее: „Здесь некогда стоял целый город, с лавками и улицами, в котором летом собиралось до 10 000 жителей. Несмолкаемый шум стоял около складов, салотопен, игорных домов, кузниц, мастерских, кабачков и танцовальных помещений. На этом низком берегу толпами собирались моряки, возбужденные, вернувшиеся с охоты на китов, и здесь же сновали в своих пестрых нарядах девки, отправлявшиеся на охоту за мужчинами". Около Смеренбурга Нансен еще в 1912 году находил старинные голландские могилы (когда-то их здесь было свыше тысячи). Просуществовал Смеренбург — самый северный когда-либо существовавший на земле город — недолго. Гамбургский цирюльник Ф. Мартенс, посетивший Смеренбург в 1671 году, описывает его как уже покинутое и разрушающееся становище.

Дикое хищничество китобоев, заботившихся только о возможно большей наживе в возможно короткий срок, привело к тому, что кит начал исчезать в шпицбергенских водах. „Золотые россыпи севера", как голландцы иногда называли Шпицберген, стали быстро оскудевать. Наиболее ценный вид кита Balaena mysticetus был совершенно выбит около Шпицбергена. Дольше всех промышляли кита в шпицбергенских водах англичане (до начала XIX века).

Русские в китобойных промыслах у Шпицбергена не участвовали, если не считать небольшую попытку, предпринятую по инициативе Петра I. По его указу в 1724 году на Вавчужской.[1] „Корабельной партикулярной верфи" корабельным мастером Никифором Баженином начали строиться китобойные корабли, а в следующем году состоялось „первое с Двины отправление казенных китобойных кораблей на промысел к Шпицбергену, просто называемому Груланд".[2] Этот промысел, однако, уже вскоре замер.

---

[1] Село Вавчуга находилось против Холмогор, на правом берегу Северной Двины.

[2] В. Крестинин — Краткая история о городе Архангельском. СПб., 1792, стр. 109.

Тем не менее русские ходили на Шпицберген очень часто. Прельщал их здесь не кит, а главным образом промысел на моржа, которого русские в удачные годы добывали у Шпицбергена до 1200 голов. Кроме того, русские на Шпицбергене промышляли белуху, тюленя, песца, белого медведя, а также охотились на оленей. Немаловажную статью дохода „груманланов“,—как назывались промышленники, ходившие на Грумант,—составлял также сбор гагачьего пуха.

В отличие от голландцев и англичан, занимавшихся на Шпицбергене китобойным промыслом, русские промышленники не ограничивались кратковременным посещением этого архипелага втечение лета, а оставались здесь на зимовку. Осенью, до наступления полярной ночи, они охотились главным образом на оленей, причем специально для этой охоты привозили с собой из Архангельской губернии „промышленных“ собак. Втечение темного времени года груманланы с помощью расставлявшихся „кулемок“ (т.-е. пастей) промышляли песца.

Промысел морского зверя начинался весной. На небольших карбасах русские промышленники, в поисках зверя, пускались иногда в открытое море. „Не те спины у груманланов, чтоб бояться океана“,— ответил один промышленник, когда его спросили, как это он не боится удаляться от берега[1] Корщик зарабатывал за зимовку на Шпицбергене до 1000 руб., искусные стрелки — до 450 руб., менее искусные — около 200 руб., а новички, впервые попадавшие на Грумант,—всего только 125 руб.[2] Кроме того, участникам промысловой артели, за исключением новичков, полагалась часть добытых шкур.

Начало постоянных русских промыслов на Шпицбергене можно отнести к началу XVII века, хотя (как видно из упомянутого письма Фридриха II) русские посещали Шпицберген и раньше. В донесениях иностранных китоловов русские на Шпицбергене впервые упоминаются в 1697 году.[3] С тридцатых годов XIX века русские промыслы на Шпицбергене стали падать, а вскоре после 1850 года и вовсе прекратились.

О пребывании русских промышленников на Шпицбергене свидетельствуют многочисленные оставленные ими избы, а также кресты и могилы. Вследствие крайне плохого снабжения, зимовки далеко не всегда кончались благополучно. Так, например, в 1837 году в становище у мыса Южного умерло 22 русских зимовщика, а в следующем году на одном из Тысячи островов — 18. В 1820 году в русском становище в Горнзунде был найден ящик, в котором лежало 10 трупов, частью растерзанных медведями; в избе на койке лежало еще два трупа, а третий труп, изъеденный песцами, лежал на скамье. В 1771 году англичанин Стюарт посетил русское становище в Кингсбее, причем

---

[1] А. Харитонов — Архангельские промышленники на Груманте (Шпицберген). «Отечественные записки», XVI, 1849.

[2] Эти данные относятся к первой половине XIX века.

[3] C. Zorgrader — Alte und neue Grönländische Fischerei und Wallfischfang. Leipzig, 1723.

обнаружил в избе труп русского промышленника, лицо которого было покрыто зеленой плесенью.

Большинство исследователей полагает, что главным местом промысла русских на Шпицбергене были южные и западные берега острова Эджа и прилежащие небольшие острова. Такое мнение основывается, повидимому, на том, что иностранные китобои, посещавшие западные берега Шпицбергена, только очень редко упоминали о встречах с русскими. Приводимая здесь карта старинных русских становых изб на Шпицбергене, однако, не дает указаний на то, что излюбленным местом промысла русских была юговосточная часть архипелага, которая притом чаще блокируется льдами, чем западная.



Карта старинных русских становищ на Шпицбергене

■ *становые избы,* ▲ *станки*

На югозападном берегу Эджа, который русские называли Малый Брун, находилось одно из русских становищ в Шпицбергене. Это становище описано норвежским геологом Кейльхау,[1] посетившим его в 1827 году. Здесь стояли тогда две большие жилые избы и несколько маленьких строений. Одна изба имела в длину 10 метров, в ширину 5 метров и в высоту 2 метра. Над входом в нее имелась надпись: „Сия изба староверска". Около изб стояло несколько крестов, на одном из которых имелась надпись: „22 апреля 1731". Надпись на другом кресте свидетельствовала, что он был поставлен в 1809 году корщиком Иваном Рогачевым.

Это же становище посетил в 1858 году англичанин Ламон.[2] Тогда здесь стояла уже только одна изба, другая, повидимому, была разрушена норвежцами. Ламон здесь, между прочим, нашел деревянный скребок, какие были в употреблении среди груманланов, и с помощью которых зимовщики освобождали себя от вшей.

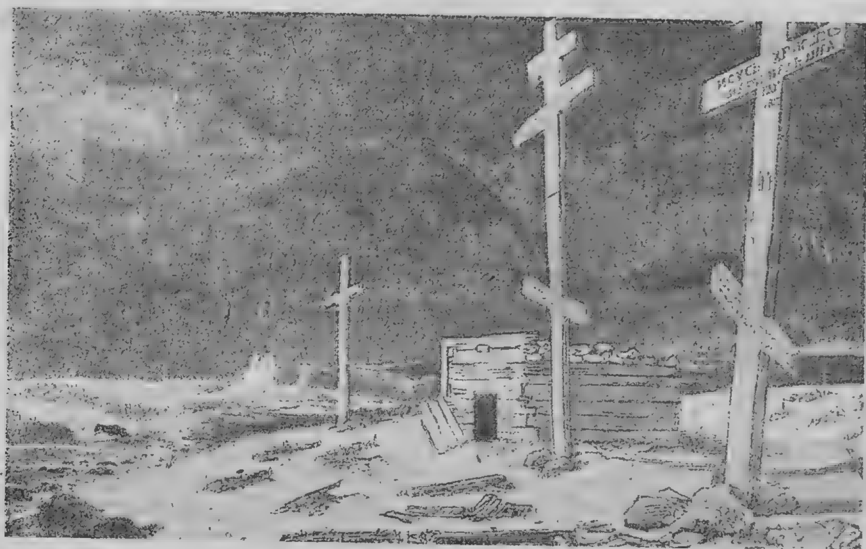
В окрестностях большой „становой" избы, в которой жил корщик вместе с наиболее искусными охотниками, обычно находились „станки" или „промышленные избушки", где ютились остальные члены промысловой артели. По словам А. Харитонова, эти станки представляли собою „жалкие, сажен двенадцати квадратных сарайчики, наскоро сколоченные из барочных досок и покрытые мхом. В избе постоянно, всю зиму стоит звериное

---

[1] B. Keilhau—Reise i Ost-og Vest Finmarken og Spitsbergen. Christiania, 1831.
[2] J. Lamont—Yachting in the Arctic seas. London, 1876.

и оленье сало, закисая в тепле и делая атмосферу в избе нестерпимо зловонной; в избе развешиваются для сушки звериные шкуры, весь пол устлан оленьими шкурами, и, в придачу, в избе в зимнее темное время день и ночь горит жирник с ворванью".

Красочную картину тех злоключений, которые иногда приходилось претерпевать нашим груманланам, представляет собою записанный членом Петербургской Академии наук Ле Руа рассказ корщика Алексея Химкова и его сына матроса Ивана Химкова о проведенных ими на Шпицбергене, вместе с двумя другими промышленниками, долгих шести годах.[1] История эта вкратце такова.



Старинное русское становище на Шпицбергене

(По зарисовке в 1858 году)

В 1743 году из Мезени на Шпицберген вышло русское промысловое судно. Неблагоприятные ветры прибили корабль к острову Эджу (в юговосточной части Шпицбергена), где он вскоре был затерт льдами. Решив зазимовать, промышленники отправили на берег партию из четырех человек, во главе с корщиком Алексеем Химковым, с целью разыскать избу, которая, по словам мезенцев, должна была находиться недалеко от того места, где льды пленили судно. Избу эту они, действительно, нашли и, переночевав в ней, отправились обратно на корабль. Однако разыгравшаяся ночью жестокая буря успела за это время угнать судно: „Пришед на место, где они вышли на берег, они увидели только отверстое море и совсем не нашли

[1] Сочинение Ле Руа под названием «Приключения четырех российских матрозов, к острову Ост-Шпицбергену бурею принесенных, где они шесть лет и три месяца прожили», было издано в 1772 году. Оно было переиздано Арктическим институтом в 1933 году.

льду, которым оно накануне покрыто было, но к самому большому своему несчастию не увидели и судна. Думать можно, что или стеснившие судно льдины разломались и, с стремлением наперши, разрушили его, или умчали его в пространное море".

Все снаряжение, которое Химков и его товарищи унесли с собой с судна, состояло из ружья, двенадцати пуль, немного пороху, топора, маленького котла, ножика, 20 фунтов муки, огнива, труту и пузырька с табаком. Промышленники однако не упали духом и стали деятельно готовиться к зимовке. Поправили избу, смастерили лук, с помошью которого охотились на диких оленей и песцов, нашили оленьими жилами из мехов одежды, для чего предварительно сделали иглы из железного крюка и гвоздей, найденных на берегу в плавнике.

Зима прошла благополучно, но лето не принесло избавления,— лодки у промышленников не было, ни одно судно в море не показывалось. Ведя жизнь настоящих арктических робинзонов и существуя исключительно за счет местных ресурсов, Химков и его товарищи прожили на Шпицбергене 6 лет и 3 месяца.

В 1749 году к острову Эджу случайно приблизилось одно русское судно, корщик которого за 80 рублей согласился доставить шпицбергенских пленников в Архангельск. Одному из матросов — Федору Веригину — однако уже не было суждено увидеть родину: он скончался от цынги на шестом году пребывания на Шпицбергене. Заболел он еще в самом начале шпицбергенского житья, в последние же годы своей жизни „лежал он беспрестанно в постели; у него недоставало дольше сил, чтобы встать прямо, и ниже он мог привесть рук ко рту. Сие принудило спутников кормить его до самой смерти, подобно как новорожденного младенца". Остальные три промышленника вернулись в Архангельск в полном здоровье. „В заключении сего,— оканчивает свой рассказ Ле Руа,— должен я упомянуть, что сии люди, кои толь долгое время без хлеба жили, с трудом могли оный есть. Они жаловались, что оный тяжело раздувает брюхо. Тож самое они говорили и о напитках и пили только для того чистую воду".

Одними из самых известных на Шпицбергене русских промышленников были Старостины. Последний из промышленников Старостиных, Иван Старостин, провел на Шпицбергене 32 зимы и умер в 1826 году в Гринхарбуре, где и похоронен. Его имя носит южный входной мыс в Айсфьорд. В литературе иногда можно встретить указание, что Старостины плавали на Грумант еще до основания Соловецкого монастыря (1435). Такое утверждение, однако, слишком шатко, так как оно основывается только на показании внука Ивана Старостина, вологодского крестьянина Антона Старостина, который в 1871 году подал прошение русскому правительству, имевшее целью получить „преимущественное право" промышлять на Шпицбергене. В качестве аргумента для получения этого права Антон Старостин и ссылался в своем прошении на то, что, «сколько мне известно из рассказов, они (Старостины) плавали на Грумант

еще до основания Соловецкого монастыря". Если такое утверждение извинительно А. Старостину, преследовавшему определенные практические цели, то историку едва ли подобает ссылаться на подобного рода заявления.

Последняя зимовка русских промышленников на Шпицбергене была омрачена трагедией. В 1851 году из Белого моря на Шпицберген вышла под управлением корщика Ивана Гвоздарева шхуна „Григорий Богослов" с десятью человеками команды. Уже в сентябре шхуна вернулась домой. Вместо десяти человек на ней оказалось только трое — братья Исаковы и Дружинин, по словам которых остальные погибли на Шпицбергене от несчастных случаев. Впоследствии выяснилось, однако, нечто совсем другое. В 1852 году один норвежский шкипер посетил русскую избу в Белльзунде и нашел там два трупа, которые, судя по одежде, принадлежали русским. Здесь же в избе норвежец нашел ружье, на прикладе и ложе которого русскими буквами были вырезаны какие-то надписи. Это ружье вместе с несколькими кусочками дерева, на которых тоже имелись надписи, шкипер отправил через шведское посольство в Архангельск. Здесь нетрудно было разобрать надписи. На прикладе ружья было вырезано: „Простите нас грешных, оставили злодеи, бог им заплати. Донести нашим семействам". На ложе ружья имелась следующая надпись: „Мы двоима оплакали свою горькую участь, ушли в рынбовку, это было в Кломбае[1] 1851 года. 8 августа поехали за оленями со шхуны и оставлен товар. Здесь хозяина и 2 человеками ходили по берегу 3 дня, затем приехали Гвоздарева стрелили 11 августа Колуп. Убежал Иван Тихонов. Убежал Андрей Каликин. Пострелил Ивана Гвоздарева. Колуп собака".[2]

Исаковы и Дружинин были немедленно арестованы и препровождены в Архангельск, где они показали следующее. По прибытии „Григория Богослова" в Белльзунд вся артель промышленников за исключением одного, высадилась на берег с целью охоты на оленей. Шесть человек вскоре вернулись, а Гвоздарев и промышленники Каликин и Тихонов продолжали охоту. Тогда Исаковы решили воспользоваться этим случаем и, бросив Гвоздарева с двумя промышленниками на берегу на произвол судьбы, завладели шхуной. По возвращении на судно, Исаковых стала, однако, тревожить мысль, как бы брошенные на берегу не выжили и не донесли затем о случившемся. Было решено прикончить несчастных, и с этой целью злоумышленники отправились на шлюпке на берег, где и нашли Гвоздарева с Каликиным и Тихоновым. После двух неудачных выстрелов в Гвоздарева, за корщиком была устроена дикая погоня. Нагнал его промышленник Антипин. Видя, что ему не убежать, Гвоздарев обратился к Антипину со следующими словами: „Григорий Андреевич, стреляй прямо в сердце". Антипин исполнил просьбу и убил корщика наповал. Каликину и Тихонову же удалось скрыться.

---

[1] Кломбай есть искаженное Klock Bay, как голландцы называли Белльзунд.
[2] «Колуп-собака» — прозвище Якова Исакова.

Из Белльзунда преступники отправились прямо в Норвегию, причем по пути выбросили за борт трех товарищей, в которых они не были уверены. В Норвегии Исаковы продали вещи Гвоздарева и на вырученные деньги устроили жестокую попойку, во время которой был задушен полотенцем еще один из команды. Оставшиеся трое, как сказано, вернулись на родину. Что же касается брошенных на Шпицбергене Каликина и Тихонова, то они, очевидно, умерли от голода или от цынги (их именно трупы и обнаружил норвежский шкипер), предварительно сообщив миру о совершенном злодействе.

На смену русским на Шпицбергене стали промышлять норвежцы, которые впервые появились здесь в 1819 году (если не считать поездок древних скандинавцев).

Первая русская экспедиция на Шпицберген состоялась в 1764—66 гг. Эту экспедицию, во главе которой стоял капитан В. Я. Чичагов, мы уже рассмотрели выше (стр. 46).

В последующее время, вплоть до конца XIX века, русские мало интересовались исследованием Шпицбергена. Русских экспедиций на Шпицберген втечение этого времени не было вовсе, и только изредка архипелаг посещали отдельные русские — и ученые и туристы, как, например, зоолог проф. А. Коротнев в 1898 году.

В 1899 — 1901 гг. русская Академия Наук совместно с шведской провела на Шпицбергене очень крупное научное предприятие, получившее название „Шпицбергенского градусного измерения". Как известно, земля представляет собою не идеальный шар, а геоид, т.-е. фигуру, сжатую у полюсов и близкую к сфероиду. Вследствие сжатия земли у полюсов, величина градуса меридиана увеличивается по направлению от экватора к полюсам. Зная величину градуса меридиана в различных широтах, можно, следовательно, определить степень сжатия земли или, иначе говоря, определить точную форму земли.

На важность измерения дуги меридиана в полярных областях в свое время указывал еще англичанин Сэбин, а позже Норденшельд, представлявший в 1866 году в шведскую Академию Наук проект градусного измерения на Шпицбергене. Этот проект несколько раз подвергался пересмотру, пока в 1898 году русская и шведская академии наук окончательно не решили провести его в жизнь. Еще в том же году на Шпицберген была отправлена рекогносцировочная экспедиция под начальством шведского профессора Едерина (Jäderin) и при участии русского топографа Шульца.

Собственно работы по градусному измерению были начаты в 1899 году и продолжались до 1901 года (со стороны Швеции — до 1902 года). Во главе русской партии стоял вначале штабс-капитан Д. Д. Сергиевский, а позже академик Ф. Н. Чернышев; шведскую партию возглавлял профессор Едерин. Шведы имели базой своих работ бухту Трейренберг на севере Шпицбергена, а русская база находилась в Горнзунде, на крайнем югозападе архипелага. Для доставки на Шпицберген экспедиции, строительных материалов и различного снаряжения рус-

ская часть имела в своем распоряжении транспорт „Бакан", ледокол Либавского порта № 2 и грузовые пароходы „Бетти" и „Рюрик".

Русские развернули геодезические и топографические работы по преимуществу в районе Стурфьорда, доведя их на север до горы Чернышева (78° 57′ N); эта гора являлась крайним северным пределом русской градусной сети, откуда начиналась уже шведская сеть. Русскими участниками экспедиции, в особенности астрономом А. С. Васильевым, было совершено много экскурсий в глубь Шпицбергена, нередко проходивших в весьма нелегких условиях. Почти непрерывные туманы и дожди



Зимовье русской градусной экспедиции на Шпицбергене (1899—1900 гг.)

сильно затрудняли продвижение, люди и собаки много раз проваливались в трещины и, по словам Васильева, „тонули в снежном сиропе", покрывавшем в летнее время шпицбергенские ледники. Между прочим, А. С. Васильев побывал на вершине горы Ньютона (в центральной части Шпицбергена), до того еще не посещенной человеком и являющейся высшей точкой архипелага (1658 метров). Помимо геодезических и астрономических работ, русскими участниками шпицбергенской градусной экспедиции были выполнены многочисленные исследования и по другим отраслям науки: земному магнетизму, силе тяжести, полярным сияниям, геологии, гляциологии и биологии.

Опубликование результатов русской части шпицбергенской градусной экспедиции началось в 1904 году и продолжается при советской власти; прекрасная карта части Шпицбергена,

составленная А. С. Васильевым, была опубликована Академией Наук СССР лишь несколько лет тому назад.

Дальнейшие русские исследования на Шпицбергене были связаны главным образом с каменноугольными месторождениями на этом архипелаге. О том, что на Шпицбергене есть уголь, знали уже в XVII веке, но только с начала XX века этот уголь стал добываться в промышленном масштабе. Первая крупная разработка угля на Шпицбергене была организована американской „Арктической угольной компанией" в Адвент-бэй в 1904 году. Кроме американцев, добычей каменного угля на Шпицбергене занимались норвежские, английские и голландские компании.

Первым шагом русских в отношении эксплоатации шпицбергенских угольных месторождений можно считать экспедицию геолога В. А. Русанова, предпринятую на парусно-моторном судне „Геркулес" в 1912 году. В. А. Русановым и участником этой экспедиции Р. Л. Самойловичем было геологически обследовано пространство длиной до 1000 км, причем в четырех местах были обнаружены каменноугольные месторождения, где и были поставлены заявочные столбы в пользу русских. Во время этой экспедиции В. А. Русанов пересек Шпицберген от Белльзунда до Уэлс-бэя.

В 1913 году было основано русское товарищество для горных разработок на Шпицбергене под названием „Грумант", которое в том же году отправило на Шпицберген геологоразведочную экспедицию под начальством Р. Л. Самойловича на пароходе „Мария" и небольшом боте „Грумант". Эта экспедиция, в которой участвовал также геолог П. В. Виттенбург, произвела детальную разведку каменноугольных месторождений между Коал-бэй и Адвент-бэй. Тогда же в Коал-бэй был построен дом со службами. Некоторые разведочные работы производились здесь также в 1914 и 1915 гг. Эксплоатация месторождения в Коал-бэй началась в 1919 году.

В 1925 году Шпицберген посетила советская экспедиция на судне „Персей", на котором вместе с сотрудниками Пловучего морского научного института находилась также геологоразведочная партия общества „Русский Грумант". Работы экспедиции были сосредоточены главным образом в Стурфьорде, где, между прочим, был найден заявочный столб, поставленный в 1912 году Русановым. В 1928 году некоторые научные наблюдения были произведены на Шпицбергене экспедицией на „Красине", снаряженной для оказания помощи экипажу дирижабля „Италия". Участники экспедиции делали высадки в районе Беверли-Зунда (Северовосточная земля), где были собраны геологические коллекции и выполнены наблюдения над колебаниями уровня моря.

С 1932 года добыча угля на Шпицбергене ведется и с советской стороны. Государственным трестом „Арктикуголь" разрабатываются месторождения в Грумант-Сити и Баренцбурге (в Айсфьорде). В 1934 году на руднике Грумант-Сити было занято 282 человека, а на руднике Баренцбурге — 1209 человек. Норвежское население Шпицбергена составляет 582 чел. Опыт Шпицбергена показал, что и в условиях высокой Арктики (со-

ветские рудники расположены под 78° сев. широты, где полярная ночь длится 112 суток) труд человека — при надлежащем подходе, учитывающем специфические особенности арктического климата,— не только возможен, но и не связан с какими-либо особенными опасностями для человека. Добываемый на советских шпицбергенских копях уголь отличается высоким качеством; он идет почти исключительно на нужды нашего торгового флота, работающего на севере. С 1933 года между Мурманском и советскими рудниками на Шпицбергене осуществляются регулярные пароходные рейсы. В конце 1931 года на руднике Грумант-Сити была построена советская метеорологическая радиостанция перенесенная в 1933 году к руднику Баренцбургу.



Поселок Баренцбург на Шпицбергене (1924 г.)

С навигацией к нашим угольным копям на Шпицбергене связана трагическая страница в истории советского полярного мореплавания. К сожалению, такие страницы неизбежны не только в Арктике, но и в любых других частях земного шара. В декабре 1932 года — в разгар полярной ночи — из Мурманска на Шпицберген вышел ледокольный пароход „Малыгин". Войдя в Айсфьорд, совершенно не обставленный огнями,[1] ледокол во время метели наскочил на подводные камни и получил серьезные повреждения.

Для снятия „Малыгина" в Айсфьорд вышли небольшое спасательное судно „Руслан" и ледокол „Ленин", который позже сменил „Красин". 24 марта „Малыгин" был снят. После временной заделки повреждений он вместе с „Русланом" вышел в Мур-

[1] Норвегия установила несколько маяков на Шпицбергене в 1933 году.

манск. Недалеко от выхода из Айсфьорда суда во время метели потеряли друг друга из вида. Когда „Руслан“ вышел в открытое море, его сразу подхватило сильное волнение; волны перекатывались через маленькое судно, и оно стало быстро обледеневать. К несчастию в это время на „Малыгине“ оборвалась антена, и связь между судами прекратилась. Между тем на „Руслане“ открылась течь, и помпы, постоянно засорявшиеся, не могли с нею справиться. Работая на помпах и скалывая лед, люди выбивались из сил, но все было напрасно. Осадка судна увеличивалась с каждым часом, и вскоре оно стало погружаться. Единственным средством спасения оставались шлюпки. В возможность такого спасения во время свирепствовавшего полярного шторма и сильных морозов, однако, никто не верил. Пока спускали шлюпки, радист посылал в эфир последние приветствия от гибнущих. Капитан по радио давал своей жене указания, как воспитывать сына, и просил, чтобы сына ни в каком случае не воспитали моряком...

Через шесть дней одна из двух спущенных с „Руслана“ шлюпок была замечена и подобрана норвежским судном „Ringsael“ в 120 милях от Шпицбергена. Вместо севших в нее 12 человек в ней оказалось только трое. Они рассказывали, что, когда люди стали изнемогать, капитан взял винтовку и предложил желающих расстрелять. Таковых не оказалось,— тогда капитан сам пустил себе пулю в голову. Оставшиеся, обессиленные до крайних пределов, один за другим погибали, замерзая во время сна. Чтобы облегчить обледеневшую шлюпку, тела погибших приходилось выбрасывать в море. Оставшиеся в живых (штурман Точилов, сигнальщик Бекусов и матрос Попов) были сплошь покрыты льдом и, чтобы снять с них одежду, пришлось разрезать ее ножами. Спасшиеся были доставлены в госпиталь в Тромсе, где двоим пришлось ампутировать обмороженные ноги. Судьба второй шлюпки с „Руслана“ осталась невыясненной, но не подлежит сомнению, что все находившиеся в ней нашли себе смерть в пучине арктического моря.

Открытие Земли Франца-Иосифа



В 1870 году знаменитый русский геолог и революционер П. А. Кропоткин задумал большую экспедицию для исследования наших полярных морей. Особенно хотелось Кропоткину проверить свое предположение о существовании на севере Баренцова моря, между Свальбардом и Новой Землей, еще неизвестной земли. Различные соображения, а главным образом наблюдения над льдами Баренцова моря, привели Кропоткина к тому заключению, что „между Шпицбергеном (Свальбардом) и Новой Землей находится еще не открытая земля, которая простирается к северу дальше Шпицбергена и удерживает льды за собою". Свой проект экспедиции с просьбой об отпуске необходимых на ее осуществление средств Кропоткин подал на рассмотрение правительству. Оно отказало в средствах, и экспедиция не состоялась.

Мыслями Кропоткина и его проектом, однако, очень интересовались заграницей, и вскоре там возник план большой экспедиции для исследования области к северовостоку от Новой Земли,—в то время область эта представляла собою белое пятно на карте. Этот план был предложен лейтенантами австрийского флота—Юлиусом Пайером и Карлом Вейпрехтом. Они быстро сумели убедить нескольких богатых лиц в важности проектировавшегося исследования. Необходимые деньги были собраны, и 13 июня 1872 года специально построенное для этой экспедиции деревянное паровое судно „Тегеттгоф" покинуло германский порт Бремергафен и направилось в Баренцово море.

Тот год был в Баренцовом море, как мы уже видели, очень ледовитым. „Тегеттгофу" не удалось дойти даже до северной оконечности Новой Земли, так как в конце августа он был затерт льдами у западного берега этого острова, несколько севернее небольших островов Баренца.

Когда „Тегеттгоф" сжало льдами около Новой Земли, никто и не думал, что льды пленили судно навсегда. Все считали, что

через несколько дней, в крайнем случае недель, льды разойдутся, и судно снова получит возможность двигаться. „Если бы мы знали в тот вечер, когда льды сошлись вокруг „Тегеттгофа“,— пишет Пайер,— что отныне наше судно проклято безвольно следовать прихоти льдов, что настоящим судном оно уже никогда не будет,— мы могли бы впасть в отчаяние. Только много позже для нас стало ясно, что из свободных исследователей мы превратились в пассажиров льда“.

Осенью „Тегеттгоф“ вместе со льдами вынесло в открытое море. Наступила полярная ночь с ее штормами и метелями. Льды со страшной силой напирали на судно, грозя раздавить его, как ореховую скорлупу. Все было приготовлено на тот случай, если придется оставить судно. Чуть ли не ежедневно, когда грохот льда и треск судна возвещали о начавшемся сжатии, участники экспедиции бросались в каюты, наспех одевались и выбегали на палубу, каждую минуту готовые спрыгнуть на лед. „Это были жуткие моменты,— говорит Пайер,— когда приходилось одеваться, чувствуя, как дрожат стенки судна, в то время как снаружи лед трещал и скрипел. Выбегаешь на палубу с котомкой в руке, готовый бросить судно и начать странствовать — куда, никто из нас не знал. А льдины кругом все продолжали громоздиться одна на другую, взлезая на палубу. Ничто не оставалось в покое“.

Втечение 130 суток судно находилось под постоянной угрозой быть раздавленным льдами и пойти ко дну. К весне, когда льдины вокруг „Тегеттгофа“ смерзлись в большие поля, наступила более спокойная пора. К этому времени ветры и течения отнесли судно уже далеко от того места, где оно было захвачено льдами: оно находилось тогда в 250 км к северу от Новой Земли, в водах, которые до этого ещё ни разу не посещались человеком.

Наступило лето, но положение „Тегеттгофа“ не изменилось. Все попрежнему он находился в крепких тисках льда, и вокруг судна до самого горизонта простиралась белая пустыня. Надежды на освобождение судна изо льдов рухнули, и мореплаватели уже стали свыкаться с мыслью о второй вынужденной зимовке в пловучих льдах. Продовольствия пока было достаточно, так как экспедиция, выходя из Бремергафена, предусмотрительно захватила его с расчетом на 2½-3 года.

Но вот, совершенно неожиданно, 30 августа 1873 года произошло важное событие в монотонной жизни затертого во льдах корабля. „Около полудня,— рассказывает Пайер,— мы стояли, облокотившись о борт корабля, и бесцельно глядели в туман, который то тут, то там начинало разрывать. Внезапно на северозападе туман рассеялся совсем, и мы увидели очертания скал. А через несколько минут перед нашими глазами во всем блеске развернулась панорама горной страны, сверкавшей своими ледниками. В первое время мы стояли точно парализованные и не верили в реальность открывавшейся перед нами картины. Затем, осознав наше счастье, мы разразились бурными криками: „Земля, земля!!!“

Предположение Кропоткина о существовании земли на севере Баренцова моря блестяще оправдалось. Австрийцы назвали ее Землею Франца-Иосифа.

Вскоре после того как экспедиция увидела впервые этот архипелаг, „Тегеттгоф“ подувшими северными ветрами стало относить к югу. Вступить на вновь открытую землю австрийцам удалось только 1 ноября. Первым был посещен небольшой остров на юговостоке Земли Франца-Иосифа, названный островом Вильчека — в честь лица, финансировавшего экспедицию. В это время уже снова настала полярная ночь. „Когда мы вступили на сушу, мы не заметили, что она состояла только из снега, голых скал и смерзшихся камней, и что, в сущности, на земле едва ли мог существовать более печальный и безнадежный уголок, чем этот остров. Нам он казался настоящим раем“. Так Пайер описывает свое первое впечатление от острова Вильчека.

Темнота не позволила немедленно приступить к исследованию открытой земли. Приходилось ждать окончания длинной 125-суточной полярной ночи. Опять однообразно потекла жизнь на судне.

Усилились заболевания цынгой, которые случались и в первую зиму. В начале марта от этой болезни скончался машинист Криш. Весною заболевания стали прекращаться. Этому способствовала, главным образом, удачная охота на белых медведей, которых было убито 67.

Как только взошло солнце, австрийцы стали готовиться к санным путешествиям для исследования Земли Франца-Иосифа. Первая экскурсия была предпринята в середине марта. Пайер посетил мыс Тегеттгоф и поднялся на ледник Сонклар на острове Галля. Погода стояла маловетренная, но было очень холодно, и на вершине ледника термометр Цельсия показывал 50° ниже нуля. Это самая низкая температура, до сих пор отмеченная на Земле Франца-Иосифа. Путешественники, недостаточно хорошо снаряженные для такой стужи, во время ночовок в палатке очень страдали от холода.

В конце марта Пайер, в сопровождении шести других участников экспедиции, вышел в большую санную экспедицию. Собак у австрийцев имелось только три, и поэтому перетаскивать сани приходилось, главным образом, людям. В эту экспедицию Пайеру удалось дойти до крайней северной оконечности Земли Франца-Иосифа, названной им мысом Флигели. Пайер, однако, не знал, что этот мыс является самой северной точкой открытого австрийцами архипелага; ему казалось, что дальше к северу находится еще другая земля, он даже дал этой земле название — Земля Петермана. Впоследствии другие экспедиции выяснили, что никакой земли к северу от мыса Флигели не существует. Очевидно Пайер принял за землю гряду торосов. Такая ошибка вполне возможна, и случаи, когда полярные исследователи принимали нагромождения торосов за сушу, далеко не единичны. Несуществующая „Земля Петермана“ долго помещалась на географических картах, пока не была окончательно

доказана ошибка Пайера. По тому месту, где Пайер отметил свою „Землю Петермана“, в 1900 году прошел итальянец Каньи, а в 1914 году — русский штурман Альбанов. Никакой земли там не оказалось, кругом до самого горизонта простиралось покрытое льдом море.

Целый месяц странствовал Пайер по Земле Франца-Иосифа, собирая образцы горных пород, изучая строение островов и покрывающих их ледников, знакомясь с животной жизнью архипелага. Большая часть Земли Франца-Иосифа была заснята Пайером и положена на карту. Но карта его очень неверна. Как это ни странно, Пайер, путешествуя по Земле Франца-Иосифа, не заметил, что она состоит из множества островов. Их всего около 75, не считая совсем маленьких. Пайеру же казалось, что Земля Франца-Иосифа — это два больших массива суши, разделенные проливом, которому он дал название Австрийского. Так Пайер и изобразил Землю Франца-Иосифа на своей карте. Очевидно, австрийский исследователь принимал проливы, разделявшие острова, за долины, заполненные ледниками. Пайер путешествовал по Земле Франца-Иосифа весной, когда все проливы еще покрыты невзломанным льдом, а следовательно такая ошибка, особенно при частых туманах, бывающих на Земле Франца-Иосифа, вполне возможна.

Не обошлось и без приключений. Во время перехода по леднику острова Рудольфа сани с собаками и каюром[1] Цаниновичем упали в ледниковую трещину на глубину 12 метров. Такие трещины, образующиеся в ледниках, вследствие их движения, на Земле Франца-Иосифа весною совершенно замаскированы снегом. Положение упавшего в трещину Цаниновича было незавидно, так как у Пайера не было с собой достаточно длинной веревки, чтобы помочь упавшему выбраться. Пришлось идти за веревкой в лагерь, отстоявший от места приключения довольно далеко. Только через 4½ часа Пайер, прихватив в лагере другого спутника, подошел к трещине. Он нагнулся над зияющей пропастью и прислушался: там не раздавалось ни звука. Только, когда он крикнул несколько раз в трещину, оттуда донесся слабый визг собаки. Неужели Цанинович уже успел замерзнуть? Обвязавшись канатом, конец которого Пайер держал в руке, спутник его начал спускаться в трещину и скоро исчез в темноте. К счастью Цанинович был еще жив. Оказалось, что он не долетел до конца трещины, задержавшись в ее сужении, образованном небольшим выступом льда. С большим трудом вытащили почти замерзшего Цаниновича, а вслед за ним и собак, которые от радости стали кататься по снегу.

Между тем наступил уже май, а „Тегеттгоф“ попрежнему стоял неподвижно, скованный льдами. Надежды на освобождение судна окончательно покинули путешественников. Оставался только один путь выбраться из ледяной ловушки — попытаться на шлюпках добраться до Новой Земли. Там можно было встретить русских промышленников, которые оказали бы помощь

[1] Каюром в Сибири называют вожатого собачьей нарты.

экспедиции и доставили бы команду „Тегеттгофа“ в культурные страны. На это и решились Пайер и Вейпрехт.

Спешно шли подготовления к далекому и рискованному путешествию. Были отремонтированы четыре шлюпки, которые в начале пути предстояло тащить на санях по льду. Долго обсуждался вопрос, что следует брать с собою из снаряжения и продовольствия. Ведь все надо было тащить на собственных плечах, а потому следовало ограничиться лишь самым необходимым. С другой стороны, длительность перехода заранее нельзя было определить, следовательно, продовольствием надо было запастись на долгое время. Оно состояло главным образом из



Австро-венгерская экспедиция покидает „Тегеттгоф“

пеммикана, колбасы с горохом и мясных консервов. Несмотря на жестокую экономию, груз в конце концов набрался порядочный: 2½ тысячи килограммов продовольствия и 2 тысячи килограммов снаряжения, не считая шлюпок и саней. С этим грузом отважные мореплаватели, числом 23, и пустились в путь, послав последнее „прости“ угрюмым скалам Земли Франца-Иосифа и стоявшему возле них судну. Это было 20 мая 1874 года.

Путешествия по пловучим морским льдам — одни из самых трудных. Неровности льда, мягкий подтаявший снег, в котором ноги увязают выше колена, и то и дело встречающиеся пространства открытой воды между льдами — все это позволяет продвигаться вперед только очень медленно. Напрягая все свои силы, наши путешественники волокли по льду тяжело нагруженные лодки. День за днем проходил в этой изнуряющей работе, но успех был небольшой. Путники скоро убедились, что весь их труд напрасен, так как упорно дувшие южные ветры относили лед назад с тою же скоростью, с какой австрийцы шли на юг.

В результате — за целый месяц им удалось пройти из предстоявших 250 миль только $1\frac{1}{4}$ мили. Мачты покинутого судна все еще отчетливо виднелись позади. Особенно удручало то, что за этот месяц бесплодной работы была съедена третья часть всего продовольствия.

В конце июня во льдах стали появляться разводья, которые путешественники могли переплывать на лодках. Снова появились надежды, но — увы — как быстро они пришли, так же скоро они исчезли.

В начале июля льды опять сошлись, и путники оказались среди хаоса нагроможденных одна на другую льдин. Воды не было видно нигде. „Если ухудшение нашего положения вообще еще было мыслимо,— пишет Пайер,— то оно случилось теперь, в начале июля". И все же с непоколебимым упорством, шаг за шагом, австрийцы среди лабиринта торосов прокладывали себе путь к югу — туда, где должно было находиться открытое море, а вместе с ним и спасение.

Но тут снова задули южные ветры и стали отгонять льды к северу. Результат оказался тот, что в середине июля несчастные путники находились всего в расстоянии 15 километров от судна, покинутого два месяца назад. „Отчетливо видели мы обрывы острова Вильчека. Что-то издевающееся было в этих скалах, залитых белым светом полярного дня. Казалось, что после всей этой долгой и несказанно утомительной борьбы со льдом нам оставался один исход: возвращение к судну и третья полярная ночь. Ну, а если не удастся найти судно, то ледяному морю суждено стать нам могилой... Для нас было счастьем тогда, что земля шар, и что мы поэтому не могли видеть, какой большой путь по льду нам еще предстоит впереди, прежде чем мы дойдем до открытого моря. Если бы мы были в состоянии обозреть эту ледяную пустыню — мы впали бы в отчаяние". Так вспоминает Пайер о тех мрачных днях экспедиции.

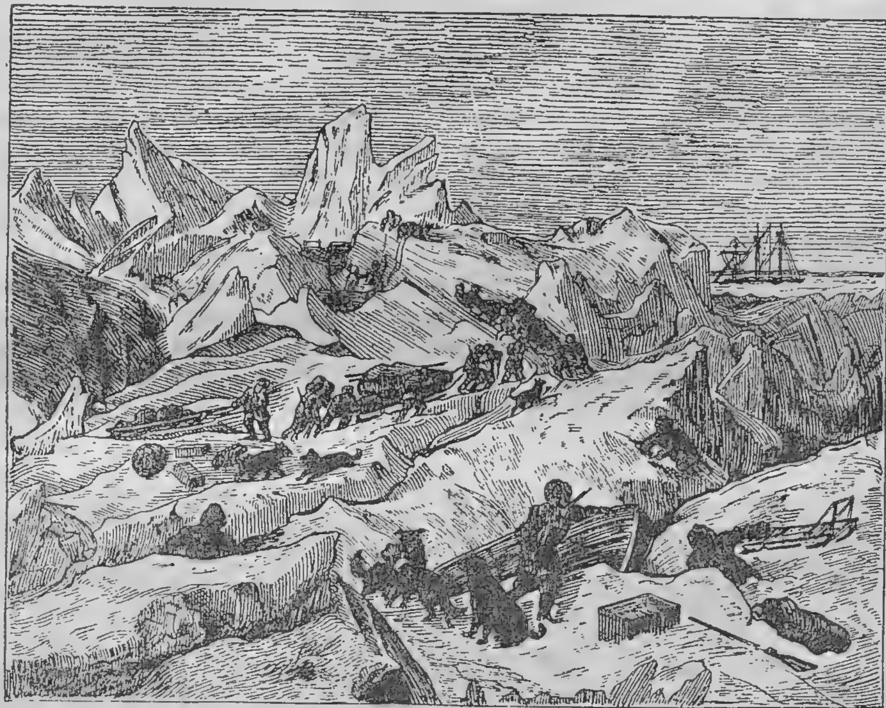
Наконец, во второй половине июля положение улучшилось. Льды временами стало разводить, и путешественники получили возможность передвигаться по каналам и полыньям на шлюпке. Но и эти разводья появлялись только на короткое время. То и дело льды сжимались, и тогда приходилось вытаскивать лодки и терпеливо ждать появления нового разводья. Средний суточный переход в это время все же составлял уже 4 мили.

15 августа было великим днем для экспедиции — днем освобождения изо льдов. Полыньи становились все шире и шире, появилась зыбь. Наконец, показалась и кромка льдов, а за нею — безграничная ширь открытого моря. „При виде волнующегося моря нам казалось, что мы вышли из темной, холодной гробницы для новой жизни. Но, несмотря на всю безумную радость, охватившую нас при мысли о нашем освобождении, все же мы не могли без боли подумать о том, что нам теперь навсегда предстоит проститься с застывшим полярным царством, с царством льдов, которые сверкали позади нас во всей ослепительной красоте". Эти последние слова Пайера очень характерны. Полярные страны властно влекут к себе человека, раз побывав-

шего в них, даже тогда, если это пребывание было связано с тяжелыми лишениями...

Выйдя в открытое море, путешественники взяли курс на Новую Землю. Погода стояла маловетренная, и почти весь путь пришлось сделать на веслах. В ночь с 17 на 18 августа пристали к мысу Черному на Новой Земле. Это была первая земля, на которую путники ступили после трехмесячного скитания по морскому льду, полного невероятных трудностей и лишений.

23 августа экспедиция достигла мыса Бритвина на южном острове Новой Земли. К этому времени продовольствия остава-



Возвращение австро-венгерской экспедиции

лось уже только на десять дней. Но избавление было уже близко. Неожиданно путешественники увидели в бухте Пуховой два стоявших на якоре судна. Это были русские промысловые шхуны. На одной из них — шхуне „Николай", которой командовал промышленник Федор Воронин, австро-венгерская экспедиция была благополучно доставлена в Варде.

В 1830 году норвежский геолог Гуннар Хорн выпустил книгу о Земле Франца-Иосифа, в которой он утверждает, что этот архипелаг открыт не австрийцами, а норвежскими промышленниками Реннбеком и Айдиерви в 1865 году. Свое утверждение Хорн основывает исключительно на рассказах норвежских промышленников, ибо почти все старые судовые журналы, хранившиеся в северной Норвегии, сгорели во время пожара за не-

сколько лет до выхода в свет книги Хорна. Попытка Хорна приписать открытие Земли Франца-Иосифа норвежцам основывается на слишком шатких данных, чтобы к ней можно было относиться серьезно. То обстоятельство, что Хорн сделал свое заявление, как-раз когда советское правительство предприняло активные меры к закреплению за Союзом ССР Земли Франца-Иосифа, выстроив здесь постоянную научноисследовательскую базу, вскрывает истинную причину „открытия“ Хорна. Это „открытие“ тем более странно, что современник упомянутых двух норвежских промышленников, якобы открывших Землю Франца-Иосифа, известный норвежский ученый Мон чрезвычайно интересовался всеми плаваниями норвежских зверобоев в арктических водах и сделанными ими открытиями, изучил эти плавания по оригинальным судовым журналам (позже сгоревшим) и написал о них несколько очень ценных и важных для истории географии статей, но об открытии Земли Франца-Иосифа не говорит в них ни слова. Если среди норвежских промышленников действительно шла молва об открытии Реннбеком Земли Франца-Иосифа, то она не могла не дойти до Мона и не могла не заставить его проверить этот слух по документальным данным, т.-е. судовым журналам. Таким образом, утверждение Хорна не имеет под собой никакой почвы и даже не может служить объектом исторических спекуляций, как, например, плавание голландского китолова Роуля около 1675 года, который, может быть, и был на Земле Франца-Иосифа.

Баренцово море
Ледоколы в Арктике



Баренцово море привлекало к себе внимание ученых исследователей уже издавна. Интерес к этому морю вызывался, главным образом, входящим в него с запада мощным потоком теплых атлантических вод, так называемым Нордкапским течением, являющимся ветвью Атлантического течения (называемого также Гольфстримом). Нордкапское течение оказывает сильнейшее влияние как на климат Баренцова моря и Северной Европы, так и на живую природу моря.

Предположение, что ветвь Гольфстрима проникает в Баренцово море и доходит до самых берегов Новой Земли, было впервые высказано в 1848 году знаменитым немецким метеорологом Дове. Свое заключение он основывал на сравнительно очень высоких температурах воздуха, которые наблюдали в Маточкином Шаре и Мелкой губе Пахтусов и Циволька. Более обстоятельно развил эту мысль географ А. Петерман в 1870 году. В том же году русский академик А. Миддендорф сделал первую попытку проследить в Баренцовом море проникновение теплых атлантических вод на восток.

Вскоре затем Баренцово море стало предметом изучения специальных экспедиций. Из ранних океанографических экспедиций в это море особенно богатые материалы доставлены „Норвежской североатлантической экспедицией" на „Vöringen" в 1886—787 гг. и голландским судном „Willem Barents", плававшим в Баренцово море семь лет подряд (1878—1884). В южной части Баренцова моря работал еще ряд других экспедиций, но систематическим изучением моря они не занимались, и добытые ими наблюдения представляют собою разрозненный материал.

Очень важное значение для исследования Баренцова моря имела организация так называемой „Мурманской научно-промысловой экспедиции", на которую русским правительством было отпущено свыше 1 миллиона рублей. Главной целью этой экспедиции, работавшей с 1898 по 1908 год, сперва под руковод-

ством Н. М. Книповича, позже под начальством Л. Л. Брейтфуса, являлось изучение рыбного промысла в Баренцовом море, преимущественно в водах Мурмана. Для этого, естественно, надо было прежде всего всесторонне исследовать ту среду, где рыба обитает и находит себе питание, т. е. изучить гидрологию и биологию Баренцова моря.

В распоряжении экспедиции находился пароход „Андрей Первозванный" (336 тонн), имевший свою базу в Екатерининской гавани на Мурмане. Работами экспедиции была охвачена только южная часть Баренцова моря (к югу от 76° сев. широты), преимущественно к югу параллели 73° N. Экспедицией за все время ее деятельности были выполнены биологические наблюдения в 2000 пунктах, а гидрологические — в 1500. Результатом работ экспедиции явились первая более или менее подробная батиметрическая карта [1] и карта течений Баренцова моря. Было выяснено, что входящее в Баренцово море с запада теплое Нордкапское течение разделяется здесь на целый ряд ветвей. Вместе с тем исследования экспедиции показали, что количество тепла, несомое этим течением, колеблется из года в год, и что эти колебания влияют на атмосферные условия и на животную жизнь моря.

В 1901 году океанографические исследования в Баренцовом море производил Руал Амундсен, с небольшого судна „Gjöa", на котором он позже (в 1903 — 06 гг.) совершил свое знаменитое плавание северозападным проходом из Атлантического океана в Тихий. Добытый Амундсеном весьма обширный материал позже обработал Нансен, сделавший на основании этого материала интересное исследование о происхождении воды, заполняющей глубокие части приатлантических арктических морей.

Практическим результатом экспедиционных работ в Баренцовом море — главным образом, работ Мурманской научно-промысловой экспедиции — явилось начало тралового лова рыбы. Когда сведения о необычайном рыбном богатстве Баренцова моря дошли до иностранцев, сюда в 1903 году направились первые траулеры (германские). В 1905 году в Баренцовом море впервые появились английские траулеры. Со стороны русских робкие попытки тралового лова в Баренцовом море начались в 1906 году (капитаном Н. Копытовым), но до революции этот промысел производился русскими только в самых жалких размерах. Количество рыбы, добытой траулерами в Баренцовом море за последние шесть лет до войны и за первые шесть лет после ликвидации интервенции на Севере, выражается следующими цифрами (в тоннах):

	Россия	Англия и Германия
1908—1913	512	86 347
	СССР	
1921—1926	42 080	140 728

До войны количество рыбы, добывавшейся русскими траулерами в Баренцовом море, составляло только 0,6% добычи ан-

[1] Карта глубин

глийских и германских траулеров. В 1921—26 гг. этот процент увеличился до 30. Начиная с 1929 года советский траловый флот в Баренцовом море стал заметно увеличиваться (в 1919 году — 12 траулеров, в 1925 году — 19, в 1929 году — 23, в 1934 году — 62), и вместе с тем возрос и советский улов: 1928 год — 366 центнеров, 1930 год — 390 000 центнеров, 1932 год — 542 000 центнеров, 1933 год — 750 000 центнеров.

Однако то количество рыбы, которое нами сейчас добывается в Баренцовом море, составляет лишь небольшую долю того, что мы могли бы извлекать из этого моря. Английские траулеры добывают в арктических морях (Баренцовом, Гренландском и Исландском) ежегодно до 200 тысяч тонн рыбы. Повысить в десять



Дом Мурманской экспедиции

раз наш улов рыбы в полярных морях — такова стоящая перед нами задача. Для решения ее недостаточно только увеличить технические средства; столь же необходима здесь широко поставленная научноисследовательская работа. С 1932 года в Баренцовом море начал широко развиваться сельдяной промысел.

Громадная работа в деле исследования Баренцова моря выполнена Мурманской биологической станцией. Раньше она находилась на Соловецких островах, где была устроена в 1881 году по инициативе проф. Н. П. Вагнера (известного в литературе под псевдонимом „Кота-Мурлыки“). В Екатерининскую гавань на Мурмане станция была переведена в 1899 году, но, вследствие недостаточности средств, постройка зданий и оборудование лабораторий сильно затянулись, и официально Мурманская биологическая станция открылась только в 1904 году.

В 1908 году станция обзавелась собственным судном, специально приспособленным для производства научных работ,— шхуной „А. Ковалевский“ водоизмещением в 40 тонн. С этого времени Мурманская станция заняла одно из первых мест в ряду аналогичных научных станций в других странах.

На Мурманской станции ежегодно работало от 15 до 25 ученых, которыми еще до 1915 года на основании произведенных здесь исследований было опубликовано до 100 печатных трудов. До революции деятельность станции сосредоточивалась в Кольском заливе и прибрежных мурманских водах, с 1921 же года район работ станции значительно расширился, и ею стали производиться исследования во всем Баренцовом море. В работах станции, доставивших ей мировое имя, особенно деятельное участие принимали проф. К. М. Дерюгин и проф. Г. А. Клюге. После революции последний состоял заведующим станцией и жил на ней безвыездно до 1933 года. В последние годы, когда станция перешла в ведение Государственного Океанографического института,[1] деятельность ее еще усилилась. В 1931 году на находящейся недалеко от станции горе Вестник выстроена геофизическая обсерватория. В конце 1933 года Мурманская биологическая станция была перенесена в город Мурманск.

Планомерное исследование Баренцова моря, начатое Мурманской научно-промысловой экспедицией, при советской власти продолжалось Мурманской биологической станцией, а затем Океанографическим институтом.[2] Для производства океанографических работ институт располагает двумя хорошо оборудованными для таких работ судами („Персей“ и „Николай Книпович“). Исследования Океанографического института, охватившие все Баренцово море и части Карского и Гренландского морей, имеют главной задачей изучение промысловых рыб, а также циркуляции и термики Баренцова моря. Океанографическое судно „Персей“, построенное в 1922 году, совершило в августе — сентябре 1934 года свой 50-й полярный научноисследовательский рейс. Как показали уже работы Мурманской научно-промысловой экспедиции, температура воды в Баренцовом море не остается постоянной из года в год. Изучение этих колебаний имеет очень большое значение, потому что с одной стороны от них зависит миграция промысловых рыб, с другой стороны они оказывают несомненное влияние на состояние погоды в северных и умеренных широтах нашего Союза, а потому являются важным фактором, на основании которого мы можем иметь суждение об общем состоянии погоды на долгий срок вперед.

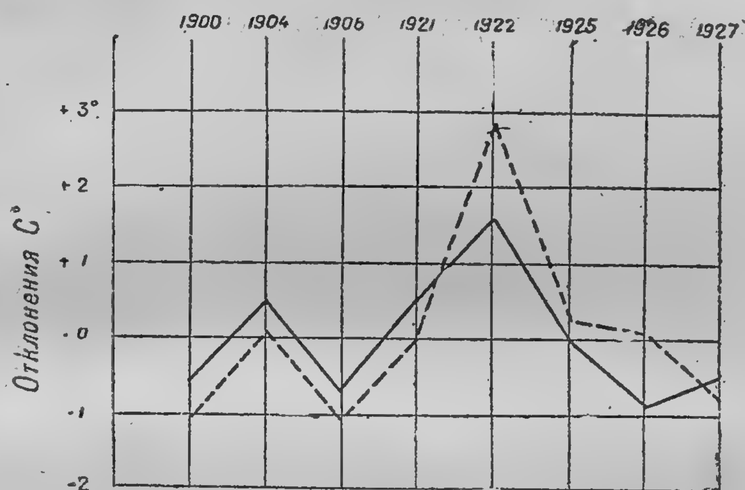
Для изучения колебаний термики Баренцова моря по меридиану Кольского залива производятся систематические наблюдения над температурой воды на разных глубинах. Эти „гидрологические разрезы“ выполняются четыре раза в год. Накопленные к настоящему времени данные по температуре воды по

[1] Ранее станция находилась в ведении Общества естествоиспытателей при Ленинградском университете, а с конца 1933 года — в ведении открытого в Мурманске Полярного института.

[2] Ранее назывался Пловучим морским научным институтом.

Кольскому меридиану со всей очевидностью показывают влияние температурного состояния Нордкапского течения на температуру воздуха. Приведем здесь два примера.

На прилагаемом рисунке ввиде ломаных линий изображены: 1) температура воды в Баренцовом море по Кольскому меридиану в августе (сплошная линия) и 2) температура воздуха на севере Европы в сентябре (прерывистая линия). Температура воздуха и воды показаны с левой стороны рисунка ввиде отклонений от средней (нормальной) температуры. Из чертежа ясно видно, что обе линии имеют до некоторой степени параллельный ход. А это значит, что мы можем по температуре воды в Баренцовом море в августе довольно верно судить о тем-



пературе воздуха на севере Европы в последующем сентябре, т.-е. на основании наблюдений по Кольскому меридиану мы можем предсказать, какова будет средняя температура воздуха в сентябре.

В следующей табличке за десять лет даны, ввиде отклонений от нормы (в градусах Цельсия): 1) температура воды по Кольскому меридиану в мае и 2) температура воздуха на севере Европы летом (т.-е. в июне, июле и августе). Знак „минус“ показывает, что температура была ниже, чем она обычно бывает, знак „плюс“ обозначает, что температура была выше нормальной.

Температура	1900	1901	1903	1904	1906	1921	1922	1924	1925	1927
воды . .	—0,7	—0,5	—0,6	—0,2	—0,1	+1,6	+0,1	+0,2	+0,7	+0,1
воздуха .	—1,8	—0,6	—0,7	—0,5	—0,2	+0,9	+2,0	—0,2	+0,3	+1,0

Из сопоставления температуры воды с температурой воздуха мы видим, что во всех случаях, за исключением одного (1924 г.), после сравнительно низкой температуры воды в мае

следовало сравнительно холодное лето, и, наоборот, после сравнительно высокой температуры воды в мае лето было относительно теплое. Таким образом и здесь мы имеем возможность по температуре воды предсказывать, будет ли лето холодное или теплое.

Влияние Баренцова моря на атмосферу не ограничивается одной северной окраиной Европы. Оказывается, что температура воды в этом море (а также состояние льдов) является довольно надежным признаком, по которому мы можем заранее судить, будет ли весна в черноземной полосе европейской части СССР засушливой, или нет. А от весеннего атмосферного режима главным образом зависит урожай хлебов. Больше того, исследования показали, что гидрологический режим Баренцова моря находится в связи с атмосферным режимом в центральной Африке, в экваториальной Америке и даже в Антарктике. Громадное не только научное, но и хозяйственное значение систематического изучения Баренцова моря становится из всего сказанного очевидным.

Колебания термического режима вод Баренцова моря сказываются, и довольно сильно, также на живой природе этого моря. В связи с наблюдающейся в последние 15 лет повышенной температурой воды в Баренцовом море промысловые рыбы атлантического происхождения, в том числе и треска, стали заходить в большом количестве гораздо дальше на восток и северовосток, чем раньше. Треска подходит теперь в промысловом количестве даже к берегам северного острова Новой Земли, где ее в период работ Мурманской научно-промысловой экспедиции не было (во всяком случае в массовом количестве).

Таким образом, в связи с изменением термики Баренцова моря меняются и места тралового лова рыбы осенью и зимой. „Втечение всего нескольких лет,— замечает Н. М. Книпович,— произошло заметное перемещение на восток относительно тепловодных форм, и притом как легкоподвижных стай рыб, так и малоподвижных обитателей дна. В какие-нибудь полтора десятка лет или даже в еще более короткий промежуток времени произошло такое изменение в распределении некоторых представителей морской фауны, какое связывается обыкновенно с представлением о долгих геологических промежутках времени. И произошло это благодаря определенному изменению гидрологических условий — благодаря некоторому повышению температуры воды под влиянием усиленного притока воды теплого течения“. Таким образом, систематические наблюдения над водами Баренцова моря позволяют нам предвидеть не только элементы погоды, но и распределение в море живой природы. А предвидение является важнейшим моментом в плановом государственном хозяйстве.

В последние годы, благодаря исключительно благоприятным ледовым условиям, суда Океанографического института доходили до самых северных пределов Баренцова моря. В 1931 году „Николай Книпович“ вышел к западу от Земли Франца-Иосифа даже в Полярный бассейн, достигнув здесь 82° сев. широты, а

в следующем году это же судно, под начальством проф. Н. Н. Зубова, впервые в истории мореплавания обогнуло с севера весь архипелаг Франца-Иосифа.

В северных, наименее доступных частях Баренцова моря в 1927 году производило океанографические исследования судно Института по изучению Севера „Зарница", а в 1929 и 1930 гг. здесь работали экспедиции Арктического института на ледокольном пароходе „Седов". Благодаря интенсивной работе советских экспедиций Баренцово море в настоящее время является одним из наиболее изученных морей в мире.

Почти неисчерпаемые рыбные богатства Баренцова моря побудили и иностранцев предпринять здесь научные исследования. В последние годы норвежцы ведут исследования в западной части Баренцова моря, главным образом в районе Медвежьего острова и Шпицбергена. Германия, интересы которой к траловому лову в Баренцовом море после войны значительно усилились, послала в это время несколько научных экспедиций в Баренцово море: в 1913 году (на „Poseidon") и в 1926 и 1927 гг. (на „Zieten"). Исследования 1927 года дали особенно ценные результаты, так как они заранее были согласованы с работами советских экспедиций.

В 1930 году норвежская экспедиция на судне „Bratvaag" посетила и впервые исследовала небольшой остров Виктория, лежащий на крайнем северо-западе Баренцова моря. Этот остров был открыт в 1898 году норвежским промышленником Нильсеном. В 1928 году к острову Виктория подходил наш ледокольный пароход „Седов" (капитан В. И. Воронин), а в 1932 году экспедиционное судно „Николай Книпович" подняло на этом острове советский флаг. Остров Виктория, согласно декрету Совета народных комиссаров от 15 апреля 1926 года, является крайним западным владением Советского Союза в Арктике.

Большой шаг вперед в деле изучения полярных морей и освоения арктических областей был сделан С. О. Макаровым, выдвинувшим в качестве средства для борьбы с полярным льдом мощный ледокол. С помощью ледокола Макаров предполагал произвести научное исследование всего Ледовитого моря и организовать правильное грузовое пароходное сообщение с Обью и Енисеем.

Проект Макарова о возможности бороться с полярным льдом при помощи мощного ледокола встретил резкое осуждение со стороны Академии Наук, Русского Географического общества и многих авторитетных лиц. Знаменитый химик Д. И. Менделеев вначале горячо поддерживал Макарова, но затем из-за чисто личных побуждений (Менделеев хотел стать во главе экспедиции, с чем Макаров не соглашался) превратился в ярого противника идеи полярного ледокола и аттестовал Макарова как „зазнавшегося выскочку, страдающего манией величия".

Все же, благодаря настойчивости Макарова, правительством были ассигнованы средства на постройку пробного ледокола в 6000 тонн водоизмещения с машиной в 10 000 индикаторных сил. Постройка ледокола, занявшая 13 месяцев и проходившая

под личным наблюдением Макарова, была произведена на заводе Армстронга в Ньюкастле. Зимою 1899 года этот первый в мире мощный ледокол, названный „Ермаком", совершил плавание из Англии в Петербург, а летом того же года выполнил пробное плавание в полярных льдах в районе Шпицбергена, после чего Макаров пришел к заключению, что для борьбы с полярным льдом корпус ледокола недостаточно крепок. Чтобы сделать необходимые подкрепления, ледокол был немедленно отправлен в Ньюкастль, откуда он уже через месяц снова вышел к Шпицбергену. 6 августа, перебивая торосистую перемычку, ледокол получил удар в правую скулу, результатом которого оказалась значительная пробоина. Исправив повреждение, Макаров продолжал плавание на север и 14 августа достиг к северу от Шпицбергена широты 81° 28′ N, откуда было решено повернуть на юг. За это плавание „Ермак" прошел во льдах 230 миль.

После первых испытаний „Ермака" в полярных условиях Макаров пришел к убеждению, что „хотя ледокол ломает полярный лед весьма успешно, но крепость корпуса недостаточна".

Предложенные Макаровым новые изменения не могли быть выполнены немедленно, так как в это время „Ермак" был отозван в Финский залив, где надо было высвободить изо льдов несколько пароходов. Перестройка носовой части и снятие переднего винта были закончены в феврале 1901 года.[1] Испытание ледокола в полярных льдах Шпицбергена увеличило неодобрительное к нему отношение, и число скептиков и противников идеи Макарова возросло. Сам Макаров продолжал горячо отстаивать правильность своей мысли. „Говорят, что непоборимы торосы Ледовитого океана. Это ошибка: торосы поборимы; непоборимо лишь людское суеверие",— так с горечью писал Макаров. Все же и в Макарове уверенность в том, что на ледоколе типа „Ермак" можно пройти к полюсу „напролом", была несколько поколеблена, и в своем заключительном слове о результатах первого полярного плавания „Ермака" Макаров писал: „Мне остается еще высказаться по вопросу о том, можно ли на ледоколе пройти в желаемую часть Ледовитого океана. На это нельзя дать ответа категорического".

В 1901 году Макаров поднял вопрос об организации новой экспедиции на ледоколе „Ермак" в Ледовитое море. Записка Макарова была дана на отзыв председателю Русского Географического общества П. П. Семенову-Тянь-Шанскому и адмиралу Н. М. Чихачеву, которые оба отнеслись к проекту Макарова отрицательно. Тем не менее министр финансов Витте дал разрешение на экспедицию. Задачей ее ставились исследование и опись северной части Новой Земли и выяснение возможности прохода в Енисей вокруг мыса Желания. Таким образом, главное желание Макарова — проникнуть на ледоколе в Полярный бассейн — не было одобрено правительством, которое, очевидно, придерживалось точки зрения Чихачева, что „должно быть по-

[1] После этого мощность ледокола уменьшилась до 7500 сил.

ложительно внушено ледоколу „Ермак" не заходить севернее 78°-79° широты".

Лето 1901 года было в ледовитом отношении неблагоприятным для плавания у северных берегов Новой Земли. 8 июля, примерно в 60 милях к западу от Северной Сульменевой губы, ледокол вошел в лед, но попытка пробиться здесь к Новой Земле не увенчалась успехом и повела лишь к тому, что ледокол попал в ледяную ловушку, из которой мог выбраться только через месяц — 6 августа. Ввиду тяжелого состояния льдов у Новой Земли, было решено идти к Земле Франца-Иосифа. 9 августа „Ермак" бросил якорь у мыса Флора, где участники



„Ермак" во льдах

экспедиции высадились на берег. „Ермак" был первым русским судном, посетившим Землю Франца-Иосифа. От мыса Флора ледокол, произведя океанографические работы в северовосточной части Баренцова моря, вернулся к Новой Земле. У мыса Нассау тяжелые льды преградили ледоколу путь к северной оконечности Новой Земли, и „Ермак" взял курс к юговосточной части Земли Франца-Иосифа, где были посещены острова Гохштеттера. 18 августа ледокол опять был у северозападных берегов Новой Земли, но и на этот раз попытка пройти кругом мыса Желания не удалась. Экспедиция занялась съемочными и другими научными работами у берегов Новой Земли, между Крестовой губой и полуостровом Адмиралтейства. 29 августа эти работы были закончены, и „Ермак" пошел в Кронштадт.

Плавание „Ермака“ в 1901 году еще больше подорвало доверие к мысли Макарова о применимости ледокола для проникновения в центральную часть Ледовитого моря. Месячный плен во льдах у западных берегов Новой Земли, неудавшаяся попытка обогнуть мыс Желания — эти моменты показали достаточно ясно, что возможности „Ермака“ в полярных водах сильно ограничены. То, что „Ермаку“ удалось дойти до Земли Франца-Иосифа, не могло служить доказательством преимущества ледокола, ибо в том же 1901 году этот архипелаг посетило пять обыкновенных деревянных кораблей.[1]

На „Ермаке“ как на полярном исследовательском судне был поставлен крест. Преобладавшее в морских кругах мнение о „Ермаке“ характеризуют следующие слова из телеграммы адмирала Бирилева министру финансов Витте: „Ермак“ возвратился безрезультатно: льды остались непроходимыми, а „Ермак“ — негодным судном как по замыслу, так и по исполнению, чтобы совершать полярные плавания и открыть полюс“. Сам Макаров, однако, не был убежден в непригодности „Ермака“ для далеких полярных плаваний и попрежнему настаивал на возможности прохода „Ермака“ через Ледовитое море, правда, уже не путем форсирования льдов, а пользуясь разводьями.

Мощный ледокол не сказал своего последнего слова в вопросе полярных плаваний еще и в настоящее время. Если сейчас достаточно ясно, что такой ледокол, как „Ермак“, не может пройти далеко в Полярный бассейн, то это не значит, что такое задание не выполнит „сверхмощный“ ледокол — может быть даже первоначально проектированный Макаровым ледокол в 20 000 индикаторных сил.

Во всяком случае Макарову принадлежит великая заслуга инициативы и первого опыта применения ледокола для исследования полярных стран. Плодотворность его идеи проявилась только много лет спустя после его смерти[2] — во время арктических походов советских ледоколов и ледокольных пароходов. Насколько во времена Макарова идея применения ледоколов в Арктике была скомпрометирована, видно из того, что когда встал вопрос о помощи русскому полярному исследователю Толлю и его товарищам, то предложение Макарова использовать для этого „Ермака“ было отклонено комиссией Академии Наук самым решительным образом.

Последнее свое дореволюционное плавание в северных водах „Ермак“ совершил в 1905 году под командой капитана Фельдмана, когда ледокол должен был конвоировать через Карское море до устья Енисея организованную Министерством путей сообщения экспедицию в составе 22 судов. Это плавание оказалось неудачным, так как в конце августа, еще до входа в Карское море, „Ермак“ сел на 16-футовую каменную банку около Вайгача. Чтобы снять ледокол с банки, надо было разгрузить

[1] «Fridtjof», «America», «Capella» (была у мыса Флора на 26 дней раньше Ермака) «Grönland» и «Anna».

[2] Макаров погиб в русско-японскую войну во время взрыва броненосца «Петропавловск» 13 апреля 1904 года.

его, причем большая часть угля была выброшена за борт. Недостаток топлива заставил отказаться от плавания „Ермака" в Карское море, и он вернулся в Кронштадт. В советское время „Ермак" впервые появляется в полярных морях в 1934 году, когда он обслуживал карскую операцию и вторую ленскую экспедицию.

Толчком к увеличению русского ледокольного флота послужила империалистская война, когда остро встал вопрос об удлинении навигации к Архангельскому порту. К началу 1917 года в Архангельске имелись следующие мощные ледоколы: „Святогор" 10 000 индикаторных сил (ныне „Красин"), „Александр Невский" 10 000 сил (ныне „Ленин"), „Микула Селянинович" 8000 сил, ледорез „Канада" (ныне „Литке" 7000 сил), „Козьма Минин" 6500 сил, „Пожарский" 6500 сил (ныне „Макаров") и „Илья Муромец" 4200 сил.[1] Некоторые из названных ледоколов совершили плавания в арктических водах. Ни одно из этих плаваний не имело целью производство научноисследовательских работ, а все они преследовали специальные задачи. Эти плавания мощных ледоколов были следующие.

В январе 1920 года белое северное правительство отправило ледокольный пароход „Соловей Будимирович" (ныне „Малыгин") в Чешскую Губу в устье реки Индиги с целью вывезти оттуда и доставить в Мурманск груз мяса. В начале февраля „Соловей Будимирович" был затерт во льдах у Святого Носа Тиманского, откуда его вынесло в Печорское море. Быстро продрейфовав через Карские ворота, „Соловей Будимирович" 16 февраля оказался в Карском море, где его начало медленно дрейфовать на север. Так как при выходе судна на длительный ледовый дрейф не рассчитывали, то на ледоколе не имелось ни достаточного запаса угля, ни продовольствия в необходимом количестве. Серьезность положения усугублялась тем, что на борту „Соловья Будимировича" находились пассажиры, в том числе женщины.

Для оказания помощи затертому во льдах „Соловью Будимировичу" советское правительство в начале лета отправило два ледокола: из Архангельска — ледорез „III Интернационал" (ранее „Канада", теперь „Литке") и из Англии — „Святогор" (ныне „Красин").[2] Следует отметить при этом, что за выдачу „Святогора" английское правительство потребовало 20 000 фунтов стерлингов, каковая сумма для спасения пассажиров на „Соловье Будимировиче" и была уплачена советским правительством.

Спасательная экспедиция на „Святогоре" была организована Л. Л. Брейтфусом, а командовал ледоколом известный полярный капитан — сподвижник Ф. Нансена — Отто Свердруп. 19 июня „Святогор" без затруднений подошел к „Соловью Будимировичу", которого к этому времени отдрейфовало в Карском море

---

[1] Сюда не вошли ледокольные пароходы.

[2] Покидая Северный край осенью 1919 года, интервенты увели с собой три ледокола — «Минин», «Святогор» и «Александр Невский».

до широты 72° 25′ N. Почти одновременно со „Святогором“ подошел и „III Интернационал“, под проводкой которого „Соловей Будимирович“ и был доставлен в Архангельск.

В дальнейшем мощные ледоколы несколько раз конвоировали торговые пароходы через Карское море, а начиная с 1929 года они проводят суда карской операции ежегодно. В 1929 году ледорез „Литке“ совершил в весьма тяжелой ледовой обстановке плавание к острову Врангеля (в 1934 году этот же корабль совершил блестящее плавание северным морским путем из Владивостока в Мурманск), а в марте 1932 года „Красин“ ходил в крайнюю восточную часть Печорского моря, чтобы высвободить оттуда оставшийся без угля ледокол „Ленин“.



Проф. Р. Л. Самойлович

Незабываемую страницу в историю советского мореплавания — и в той же мере во всемирную историю — вписал арктический поход ледокола „Красин“ в 1928 году. В конце мая этого года весь мир был взволнован полным отсутствием вестей от итальянской экспедиции Нобиле, вылетевшей на дирижабле „Италия“ к северному полюсу. Последнее радио с дирижабля было получено 25 мая. Проходил день за днем, а полярная пустыня молчала. Стало очевидным, что с „Италией“ приключилось что-то неладное, может быть катастрофа, и вместе с тем возник вопрос об оказании итальянцам помощи.

При Осоавиахиме СССР был организован Комитет помощи дирижаблю „Италия“, на своем заседании 5 июня постановивший отправить поисковую экспедицию на ледокольном пароходе „Малыгин“. Место катастрофы „Италия“ в то время еще не было известно, и поэтому задачей „Малыгина“ ставилась разведка, которая должна была производиться на самолете в районе между северным островом Новой Земли и Землей Франца-Иосифа. Когда, несколько дней спустя, стало известно, что экипаж „Италии“ терпит бедствие недалеко от острова Фойна (к северу от Шпицбергена), то для оказания помощи Нобиле и его спутникам был отправлен ледокол „Красин“, под начальством проф. Р. Л. Самойловича. Согласно выработанному Комитетом при Осоавиахиме плану, „Красин“, имея на борту мощный самолет, должен был пойти к месту катастрофы с западной сто-

роны Шпицбергена, тогда как „Малыгину“ ставилась теперь задача проникнуть возможно дальше на север к востоку от Шпицбергена и связаться с итальянцами при помощи небольшого одномоторного самолета Ю-13, который пилотировался летчиком М. С. Бабушкиным.

Своего задания ледокольный пароход „Малыгин“, принимая во внимание раннее время года (вторая половина июня и первая половина июля), конечно, не мог выполнить, ибо ледовые условия к востоку от Шпицбергена в начале лета являются очень тяжелыми, а радиус действия самолета Ю-13 был весьма ограничен.[1] Совершенно иные ледовые условия наблюдаются у западных берегов Шпицбергена, где обычно даже обыкновенные



„Красин“ на пути к месту аварии дирижабля „Италия“

суда могут доходить до 80 параллели. Такая разница в ледовых условиях к западу и к востоку от Шпицбергена, составляющая нормальное явление, наблюдалась и летом 1928 года. „Красин“ встретил на севере первый лед в широте 80° 08′ N, тогда как „Малыгин“ вошел в лед уже в широте 75° 55′ N, т.-е. на 465 километров южнее. К северу от Шпицбергена льды оказались, однако,

[1] Созванное по предложению Комитета помощи совещание из наиболее авторитетных ученых пришло к заключению, что «Малыгину» следует идти восточным путем (т.-е. к востоку от Шпицбергена) только в том случае, если кромка льдов будет встречена около 77° сев. шир., в противном же случае — идти с западной стороны Шпицбергена (см. Р. Л. Самойлович — Во льдах Арктики. Ленинград, 1930, стр. 23). Однако Комитет помощи и после этого категорически предписал «Малыгину» идти восточным вариантом (см. В. Ю. Визе — Научные работы экспедиции на ледоколе «Малыгин» в Баренцовом море летом 1928 года. «Труды Института по изучению Севера», вып. 45, 1929, стр. 5).

тяжелыми, и пробиться через них к месту катастрофы дирижабля не удавалось ни одному судну. Здесь „Красину" представился случай блестяще доказать все преимущества, которые в условиях тяжелого полярного плавания имеет ледокол. 12 июля, в широте 80° 38′ N и долготе 29° 13′ E „Красин" подошел к льдине, где находились потерпевшие крушение итальянцы, и взял их на борт. „Малыгин" в это время находился к востоку от Шпицбергена, в широте 79° N, а через два дня Комитет помощи при Осоавиахиме дал ему предписание возвращаться в Архангельск, ввиду истощившихся запасов угля.

„Красин", сдав спасенных с „Италии" на итальянский пароход „Читта-ди-Милано", отправился в Норвегию, откуда 26 августа снова вышел на север в целях розыска той группы людей с „Италии", судьба которой оставалась еще неизвестной. 17 сентября „Красин" достиг к северу от Шпицбергена широты 81° 47′ N и затем взял курс на Землю Франца-Иосифа. На южном берегу этого архипелага, на мысе Ниль, была сделана высадка, и 22 сентября на Земле Франца-Иосифа впервые развевался советский флаг. На мысе Ниль были оставлены материалы для постройки небольшого домика, а также запас продовольствия. 26 сентября „Красин" снова был в Норвегии и 4 октября пришвартовался к набережной лейтенанта Шмидта в Ленинграде.

Арктический поход „Красина" в 1928 году, выполненный с замечательной четкостью, произвел во взгляде на возможности работы ледокола в Арктике громаднейший сдвиг. Та атмосфера недоверия к ледоколу, которая явилась результатом малоудачных полярных плаваний „Ермака" в 1899 и 1901 гг., рассеялась, как дым.

Опасность стала грозить с другой стороны: многие начали переоценивать возможности ледокола и полагали, что ледокол типа „Красин" в состоянии дойти чуть ли не до полюса. Это, конечно, преувеличение. Но в том, что ледокол является могущественным средством для исследования в пограничной зоне полярных льдов,— в настоящее время никакого сомнения быть уже не может. Непосредственно следовавшие за походом „Красина" экспедиции на ледокольном пароходе „Седов" в 1929 и 1930 гг., которых мы коснемся в другом месте, поход „Сибирякова" в 1932 году, а также поход ледореза „Литке" к острову Врангеля в 1929 году и историческое плавание его же в 1934 году подтверждают это в полной мере.

Очень большой интерес представляет также зимнее плавание „Красина" к Новой Земле в 1933 году, когда впервые в истории крайняя северная оконечность Новой Земли была достигнута зимой.

Целью этого рейса было оказание помощи промысловым становищам на западном берегу северного острова Новой Земли, недоснабженным в осеннее время. „Красин" под командой капитана Я. П. Легздина вышел из Мурманска 17 марта. В широте 72° 10′ N и восточной долготе 46°10′ ледокол вошел в лед и 22 марта врезался в береговой припай бухты Садовского у полуострова Адмиралтейства, где были выполнены грузовые операции

В дальнейшем „Красин“ посетил губу Архангельскую и Русскую Гавань и 5 апреля прибыл к мысу Желания. На обратном пути ледокол заходил в Крестовую губу и в Маточкин Шар.

Если успех этого исторического рейса в значительной степени следует объяснить установившимися в последнее десятилетие аномально легкими ледовыми условиями в Баренцовом море (мы видели выше, что в 1901 году ледокол „Ермак“ безуспешно пытался достигнуть мыса Желания в августе, т. е. в наиболее благоприятное в ледовом отношении время года),—то нельзя не признать, что зимний поход „Красина“ к Новой Земле в 1933 году вместе с тем является еще одним блестящим доказательством того, что путем применения ледоколов возможности навигации в арктических водах расширяются в невиданных доселе размерах.

„Непоборимое суеверие“, о котором в 1899 году писал Макаров, в конце концов оказалось побежденным. Его поборол советский флаг, развевающийся на лучших ледоколах мира.

Карское море



Мы уже видели, что южные берега Карского моря впервые были положены на карту участниками Великой северной экспедиции. В дальнейшем русские гидрографы затратили не мало труда на уточнение карты этих берегов. Штурманы Иванов и Бережных работали в 1821—28 гг. над описью берега от Печоры до Ямала (сухим путем); в 1881 году гидрографическая экспедиция под начальством Моисеева была занята описью Обской губы. Весьма интенсивная работа по съемке берегов Карского моря началась с 1894 года, когда была утверждена „Гидрографическая экспедиция для изучения устьев рек Оби и Енисея и части Карского моря". Эта экспедиция, руководившаяся А. Вилькицким, произвела в 1894—97 гг. опись Обской губы и Енисейского залива и открыла к северо-западу от последнего остров Вилькицкого. В 1898 году была организована „Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана", и с этого времени гидрографические работы производились в Карском море до начала войны, причем на берегах Карского моря для нужд мореплавания было поставлено много опознательных знаков. После войны гидрографические работы в Карском море возобновились в 1918 году, причем они сосредоточивались главным образом в районе Оби и Енисея.

Обратимся теперь к важнейшим плаваниям, совершонным в Карском море после Великой северной экспедиции. Первым из них было плавание лейтенанта П. П. Крузенштерна,[1] предпринятое по инициативе и на средства известного ревнителя севера М. К. Сидорова в 1862 году. Крузенштерн вышел из устья Печоры на двух судах — шхуне „Ермак" (150 тонн)[2] и яхте „Эмбрио" (17 тонн).

[1] Внук известного кругосветного мореплавателя И. Ф. Крузенштерна.

[2] «Ермак», построенный в Сороках на Белом море, еще раньше сделал три неудачных попытки пройти Карское море. В 1844 году — выйдя из Сорок слишком поздно (30 августа)—он дошел только до Мезени. В следующем году он

В конце августа суда были окружены у восточного входа в Югорский Шар сплоченными льдами. Маленькой „Эмбрио“ удалось выскользнуть из ледяных объятий, и 25 сентября она вернулась в устье Печоры, „Ермака“ же окончательно затерло, и вместе со льдами он стал дрейфовать на восток, к берегам Ямала, которые открылись мореплавателям 7 сентября. Начались сильнейшие напоры льдов, и мореплаватели, со дня на день ожидавшие гибели шхуны, вынесли продовольствие и походное снаряжение на лед. Вследствие непрекращавшихся давлений льда, в судне появилась большая течь, трюм залило, и 19 сентября путешественники должны были покинуть судно. Это было в широте 69°57′ N и восточной долготе 66°02′.

Было решено добраться до берега Ямала. Передвижение по торосистому осеннему льду оказалось очень тяжелым. Волочить по этому льду шлюпку было невозможно, и путешественники бросили ее, взвалив поклажу себе на плечи. Покидая судно, на всякий случай захватили с собой водки. На другой же день один из матросов тайком от других решил „выпить с горя“ и, мертвецки пьяный, свалился на лед. Тащить на себе этот бесполезный груз мореплаватели, конечно, не пожелали и оставили матроса там, где он лежал, предварительно раздев его до рубахи „для скорейшего протрезвления“. Против всяких ожиданий, матрос уже на следующий день догнал своих товарищей; после этого случая водка в значительной мере потеряла свою притягательную силу. 27 сентября путники добрались до Ямала и были чрезвычайно обрадованы, встретив здесь ненцев, которые оказали бедствовавшим морякам полное гостеприимство. Отсюда Крузенштерн и команда на оленях добрались до Обдорска.

Плавание Крузенштерна было, как и почти все предшествующие плавания по Карскому морю, неудачным. Оно дало повод престарелому Литке, с плаваниями которого у Новой Земли мы уже знакомы, еще раз потвердить свое мнение, что „морское сообщение с Сибирью принадлежит к числу вещей невозможных“. Однако уже через несколько лет авторитетному мнению Литке было суждено рассыпаться впух и прах.

Новую эру в истории мореплавания по Карскому морю открыли норвежские промышленники в 1869 году. В этом году — очень благоприятном в отношении состояния льдов — югозападную часть Карского моря исходили вдоль и поперек 24 норвежских промысловых судна. Особенно интересным было плавание Э. Иоганнесена. Уже во второй половине июля он прошел из восточного устья Маточкина Шара до Вайгача, оттуда направился к Ямалу, поднялся вдоль его западных берегов до острова Белого и дальше на север до 75° N, нигде не встретив льдов. В следующем году норвежские суда пустились в Карское море во множестве. Иоганнесен несколько раз пересек море и в начале сентября немного не дошел до острова Диксона. Как и

прошел только немного дальше — до устья Индиги. В 1860 году «Ермак» прошел Карские ворота, но вскоре вернулся из-за позднего времени и недостаточного снаряжения. П. П. Крузенштерн участвовал во всех трех плаваниях, причем в 1860 году он был начальником экспедиции.

в предыдущем году, Иоганнесен во многих местах измерил глубину моря, произвел наблюдения над температурой воды, ее цветом, течениями и др. Этому промышленнику принадлежит, таким образом, честь первых океанографических исследований в Карском море. Данная им для югозападной части моря схема течений в основных чертах подтвердилась дальнейшими исследованиями научных экспедиций.

В 1874 году совершил свое первое плавание по Карскому морю английский капитан Виггинс. 17 августа его пароход „Диана" был у северного входа в Обскую губу, а несколько дней спустя он достиг долготы 86° E, при широте 76° N, т. е. был восточнее меридиана шхер Минина, которые до этого были пройдены водным путем только один раз (Мининым в 1740 году).

В последующие годы Виггинс 11 раз проводил торговые пароходы в устья Оби и Енисея, причем только один раз (в 1875 г.) не достиг цели; впрочем в этом году Виггинс плавал на небольшом паруснике и, вследствие позднего времени, повернул обратно еще у острова Колгуева. Таким образом, все без исключения плавания Виггинса в Карском море (в 1874, 1876, 1878, 1884, 1887, 1888, 1889, 1890, 1893 и 1894 гг.), имевшие заданием достижение Оби или Енисея, достигли своей цели.

Уже после первого своего плавания Виггинс пришел к заключению, что установление регулярного пароходного сообщения между Англией и устьем Оби вполне возможно, а в последующие годы он блестяще доказал справедливость этого положения. Без сомнения, этому отважному и вдумчивому моряку принадлежит честь завоевания самого главного этапа в практическом использовании северного морского пути к устьям западносибирских рек. Ему пришлось преодолеть не только трудности плавания по неисследованному Карскому морю, но и человеческую косность, ибо, по словам Сидорова, „и из наших соотечественников немногие сочувствовали Виггинсу, да и в Англии было немного таких лиц, которые находили возможным мореплавание в Сибирь".

Работа, проделанная Виггинсом в Карском море, заслуживает тем большего внимания, что в то время, когда плавал Виггинс, не существовало сколько-нибудь приличных морских карт Карского моря, оно было совершенно не обставлено знаками, проводке судов не помогали ледоколы или разведывательные суда, и в распоряжении Виггинса не было радио, а потому он не мог пользоваться данными службы погоды и ледовых оповещений.

После Виггинса появилась громадная литература — большей частью журнальные статьи и брошюры,— доказывавшая возможность торгового мореплавания по Карскому морю. Но все эти авторы ломились уже в открытую Виггинсом дверь. Любопытно, что имени Виггинса — рядового моряка торгового флота, но вместе с тем одного из крупнейших деятелей Северного морского пути,— не найти ни в Энциклопедическом словаре Брокгауза, ни в Большой советской энциклопедии, ни в Британской энциклопедии...

Успешные плавания норвежцев в Карском море были в должной мере оценены известным шведским полярным исследовате-

лем А. Е. Норденшельдом, который в 1875 году организовал собственную экспедицию в это море на средства купца Оскара Диксона. Целью экспедиции являлись как всесторонние научные исследования, так и „разрешение вопроса о возможности правильного морского сообщения между северной Скандинавией и устьями Оби и Енисея".

В экспедиции, осуществленной на зверобойной шхуне „Pröven" (43 тонны), кроме Норденшельда, участвовало четверо ученых. Обследовав вначале западные берега южного острова Новой Земли, экспедиция в последних числах июля прошла через Югорский Шар, направилась к западным берегам Ямала и 12 августа, к северу от Енисейского залива достигла широты 75° 33′ N. Отсюда „Pröven" пошел на юг и 15 августа стал на якорь у небольшого острова при северовосточном входе в Енисейский залив.



Капитан Виггинс

Бухта, в которой стоял „Pröven", оказалась прекрасной якорной стоянкой; Норденшельд назвал ее „Гаванью Диксона". Впоследствии это название перешло и на самый остров. „Я надеюсь, что гавань эта,— писал Норденшельд,— ныне пустая, в короткое время превратится в сборное место для множества кораблей, которые будут способствовать сношениям не только между Европой и обским и енисейским речными бассейнами, но и между Европой и северным Китаем". Норденшельд считал эту гавань „лучшей на всем северном берегу Азии". У острова Диксона Норденшельд покинул судно и возвратился в Швецию сухим путем через Сибирь, „Pröven" же снова пересек Карское море и 26 сентября был в северной Норвегии, с богатыми научными материалами — первыми для Карского моря.

С целью продолжить научные работы в Карском море и опровергнуть высказывавшееся некоторыми мнение, что удачное плавание „Pröven" было только счастливой случайностью, Норденшельд снарядил в следующем году (1876) новую экспедицию. На этот раз был зафрахтован довольно большой транспортный пароход „Ymer" (400 тонн). Необходимые средства были предоставлены главным образом русским капиталистом и деятелем севера А. Сибиряковым.

Плавание „Ymer" в Карском море прошло так же успешно, как плавание „Pröven". В северной части Енисейского залива был обнаружен большой остров, названный Норденшельдом островом Сибирякова; этот остров — под названием острова Кузькина —

был, однако, уже ранее известен русским. Экспедиция и на этот раз сделала много ценных научных наблюдений, причем было выяснено, что — в противоположность господствовавшему тогда мнению — Карское море отличается богатой животной жизнью как качественно, так и количественно.

Между прочим, пароход „Ymer" доставил в устье Енисея некоторые товары —первые, прошедшие Северным морским путем. В этом же году грузы в Енисей (Курейку) были доставлены и Виггинсом на пароходе „Themse", но местными русскими властями, ссылавшимися на отсутствие на нижнем Енисее таможни, они были конфискованы.[1]

Удачные экспедиции Норденшельда в Енисейский залив в 1875—76 гг. очень много способствовали — благодаря уже тогда широко известному имени их начальника — рассеянию того пессимистического взгляда, который до того господствовал в отношении судоходности Карского моря.

Первые грузы из Енисея (графит, рыба, меха и др.) были вывезены в 1877 году на небольшом парусном судне „Утренняя заря", построенном в Енисейске. Под командой капитана Д. И. Шваненберга „Утренняя заря" вышла из Енисея в море, 24 августа миновала Белый остров, 11 сентября была в Варде, 23 ноября — в Стокгольме и 1 декабря бросила якорь у набережной Васильевского острова в Петербуге. Несколько дней спустя Норденшельд послал по этому случаю следующую телеграмму Сидорову, на средства которого парусник совершил свое замечательное плавание: „Да рассеет „Утренняя заря" мрак, который до сих пор препятствовал верному суждению о судоходстве в Сибирь".

„Уважение к нашим морякам до того было велико в Норвегии, Швеции и Финляндии,— писал Сидоров, — что даже дамы, являвшиеся для осмотра шхуны, награждали капитана своими фотографическими карточками и букетами и писали ему стихи о победе, совершонной над грозной стихией". Интересно, что весь экипаж „Утренней зари" состоял только из пяти человек: капитана Шваненберга, двух штурманов и двух матросов — Кузика и Цибуленка. Подготовляя свою экспедицию, Шваненберг во всех приморских городах России через газеты вызывал матросов, желающих принять участие в плавании,— вызвался один только Кузик. Цибуленка, который был ссыльным, Шваненберг нашел уже в Сибири. Когда „Утренняя заря" пришла в Кронштадт, на борт ее явился офицер. Шваненберг предполагал, что он пришел поздравить его с благополучным окончанием плавания, но ошибся; офицер пришел арестовать Цибуленка, который тотчас же был отведен в кронштадтский каземат. Это было приветствие царского правительства.[2]

Норвежские зверобойные суда продолжали посещать Карское море, в котором они промышляли весьма удачно. Наиболее интересным было плавание Э. Иоганнесена на шхуне „Nordland" в 1878 году. Он забрался далеко на северовосток Карского моря,

---

[1] После продолжительных хлопот в Петербурге грузы были освобождены.
[2] Цибуленко был ранее военным писарем и сослан в Сибирь за «оскорбление начальства».



„Утренняя Заря" по прибытии в Петербург в 1877 году
В центре — капитан Шваненберг

в воды, до этого еще ни разу не посещенные человеком и 28 августа открыл остров, названный им островом Уединения. По Иоганнесену этот остров расположен между параллелями 78° 31′ и 77° 42′ N и в восточной долготе 86°. Иоганнесен описывает этот унылый и одинокий остров так: „Протяжение острова с севера на юг составляет примерно $2^1/_2$ географ. мили. Западная сторона отвесна, восточная — низменна. Здесь лежало много плавника,

частью далеко в глубь острова. Внутри острова как-будто находится озеро, из которого на юг вытекает речка. Остров был совершенно свободен от снега, растительности на нем нет никакой".

После Иоганнесена остров Уединения был посещен в 1915 году экспедицией на „Эклипсе". В 1930 году „Седов" и в 1932 году „Русанов" тщетно искали этот остров там, где он по Иоганнесену должен был находиться. Разгадку дала в 1933 году экспедиция на „Челюскине", которая обнаружила небольшой остров в 50 милях к западу от того места, где Иоганнесен поместил свой остров Уединения. Внешний вид острова хорошо соответствовал описанию, которое острову Уединения дали участники экспедиции на „Эклипсе". Экспедиция на „Белухе", посетившая в 1933 году тот же остров, у которого незадолго до того побывал „Челюскин", и произведшая топографическую съемку этого острова, также могла констатировать соответствие с описанием острова, данным экспедицией на „Эклипсе". В 1934 году экспедиции на „Седове" под начальством Р. Л. Самойловича удалось найти на острове Уединения знак, поставленный здесь „Эклипсом" в 1915 году.

Не все плавания в Карском море проходили удачно, и в „тяжелые ледовые годы" маломощные суда нередко затирало льдом. Таким был 1882 год, в августе которого начался так называемый „первый международный полярный год". Втечение времени с 1 августа 1882 года по 1 августа 1883 года различные государства содержали в полярных странах научноисследовательские станции, главной задачей которых являлось производство метеорологических и геомагнитных наблюдений. Русское правительство ассигновало средства на устройство двух станций: в Малых Кармакулах на Новой Земле и на острове Сагастыре в устье Лены. Так как громадное протяжение ледовитого побережья Сибири было освещено станциями недостаточно, то пополнить этот пробел взялись Голландия и Дания. Голландцы решили построить станцию на острове Диксон, а датчане избрали местом зимовки район мыса Челюскина на Таймырском полуострове. Однако ни голландской ни датской экспедициям не удалось дойти до места назначения, и судьба их сложилась иначе.

Для голландской экспедиции, во главе которой стоял ученый М. Снеллен, было зафрахтовано небольшое норвежское судно „Варна" (250 тонн) с машиной в 50 лошадиных сил. Это судно должно было доставить участников экспедиции, дом, провиант и все снаряжение на остров Диксон, а затем в тот же год вернуться обратно. Втечение августа 1882 года „Варна" тщетно пыталась через один из проливов проникнуть в Карское море,— все они были забиты льдом. Выжидая перед западным входом в Карские ворота разрежения льдов, „Варна" 30 августа попала здесь в ледяную ловушку, из которой ей уже не суждено было высвободиться. Затертую льдами „Варну" в одни сутки пронесло быстрым течением через Карские ворота, и на следующий день судно было уже в Карском море.

Малоутешительная картина представилась здесь путешественникам. Море было покрыто сплошными льдами, среди которых „Варна“ лишь с величайшим трудом находила себе путь, большей частью вынужденная пассивно дрейфовать вместе со льдом. 17 сентября голландцы очень удивились, увидев среди льдов другое судно. Оказалось, что это был пароход датской экспедиции „Димфна“, так же, как и „Варна“, тщетно боровшийся со льдами Карского моря. Суда приблизились друг к другу, и участники обеих экспедиций поделились своими невеселыми впечатлениями о Карском море. Надежды



„Варна“ во льдах Карского моря

на достижение Енисейского залива были уже оставлены, и сомнительной казалась также возможность возвращения в Баренцово море. Действительно, уже через несколько дней после встречи оба судна оказались окончательно затертыми во льдах, и с этого времени они потеряли всякую возможность самостоятельного движения. Вместе со льдами, цепко захватившими их, они были отданы во власть ветрам и морским течениям, медленно уносившим их на север.

Когда всякие надежды на освобождение „Варны“ рухнули, начальник экспедиции распорядился сложить в шлюпки запасы продовольствия и необходимое снаряжение на случай гибели судна. Кроме того, трехмесячный запас продовольствия сложили на льду недалеко от судна. Эта мера предосторожности была нелишней, потому что уже в начале ноября начались жестокие напоры льдов. „Варна“ получила течь, а попытка выкачать воду

успеха не имела. В декабре течь увеличилась, и дальнейшее пребывание на судне стало невозможным. Тогда участники голландской экспедиции перебрались на стоящую совсем недалеко „Димфну“, где начальник экспедиции лейтенант Ховгард оказал потерпевшим крушение гостеприимство.

Когда пришло лето, льды около „Варны“ пришли в движение, и голландцы стали с беспокойством посматривать на свое судно. Течь с наступлением тепла стала еще больше, и уже наглаз было видно, как с каждым днем судно погружается на несколько сантиметров ниже. Развязка наступила 24 июля 1883 года. Когда участники экспедиции сидели в кают-компании „Димфны“ и завтракали, на палубе раздался возглас — „судно тонет!“... Голландцы выбежали на палубу и еще застали момент, когда „Варна“, находясь почти в вертикальном положении, навсегда погрузилась в пучину вод. Это было в северной широте 71° 5′ и восточной долготе 62° 52′.

После гибели „Варны“ голландцы решили сделать попытку достичь материка пешком по льду и, где представится возможность, на шлюпках. 3 августа вся экспедиция, в составе двадцати одного человека, простилась с датчанами и покинула „Димфну“, имея в своем распоряжении трое саней и четыре лодки. С большим трудом, то переплывая разводья среди льдов на шлюпках, то таща их по льду, путешественники добрались до Вайгача. Отсюда они поплыли на лодках к Югорскому Шару, где встретили пароход „Луиза“, который и доставил участников экспедиции в Норвегию. Судно датской экспедиции „Димфна“ освободилось изо льдов Карского моря только в середине сентября и в октябре прибыло в Норвегию.

Нужно сказать, от того, что обе экспедиции не достигли места своего назначения, наука не проиграла, а скорее выиграла. Метеорологические наблюдения, которые делались на „Варне“ и „Димфне“, до настоящего времени являются единственными, производившимися в Карском море с помощью точно проверенных инструментов втечение целого года. Богатый материал был собран также по фауне и флоре Карского моря.

Случаи, что льды Карского моря затирали экспедиционные суда, бывали и позже. В конце июля 1907 года судно экспедиции герцога Орлеанского „Belgica“ прошло через Маточкин Шар в Карское море. Насколько хватал глаз, море к востоку от Новой Земли было покрыто льдами, которые скоро пленили судно и стали увлекать его к югу. 16 августа судно вынесло через Карские ворота в Баренцово море. Дрейф „Belgica“ с несомненностью подтвердил существование вдоль восточного берега южного острова Новой Земли течения, направленного с севера на юг.

Более суровую участь льды Карского моря подготовили в 1912 году „Св. Анне“, судну экспедиции лейтенанта Г. Л. Брусилова. „Св. Анна“, — паровая яхта водоизмещением в 231 тонну, специально выстроенная для плавания во льдах, — не впервые попала в Карское море: в 1893 году, когда она называлась еще „Blencathra“, она ходила под проводкой капитана Виггинса в

Енисей, и туда же она ходила в 1897 году в составе английской торговой экспедиции Попхэма. Цель экспедиции Брусилова состояла в том, чтобы пройти Северным Ледовитым морем из Атлантического океана в Тихий и заниматься на этом переходе звериным промыслом. В состав экспедиции, кроме начальника, входили: штурман В. И. Альбанов, окончившая самаритянские курсы Е. А. Жданко (исполнявшая обязанности врача) и 21 человек команды. Продовольствия было взято на полтора года.

„Св. Анна" вышла из Петербурга 10 августа 1912 года и, зайдя в Александровск на Мурмане, 15 сентября подошла к Югорскому Шару. Здесь стояло несколько пароходов, которые втечение всего лета тщетно пытались пройти в Карское море,— сразу же по выходе из Югорского Шара они встречали непреодолимые льды и поворачивали обратно.



Г. Л. Брусилов

Один из лучших в то время знатоков полярных льдов—гидрограф Н. В. Морозов предпринял в том году девять безуспешных попыток проникнуть в Карское море. Не удалось это и другим судам, за исключением „Св. Анны". „16 сентября,—пишет Морозов,—я видел очень красивую баркантину, шедшую очень смело из Югорского Шара прямо во льды Карского моря; я догадался, что это „Анна" лейтенанта Брусилова". После этого „Св. Анну" никогда уже больше не видели. В начале октября ее затерло у западного берега Ямала, в широте 71° 45′ N. Первые две недели „Св. Анна" стояла здесь неподвижно, и команда даже несколько раз сходила на берег, но 28 октября лед оторвало и понесло на север. С этого дня начался ледовой дрейф судна, вынесший „Св. Анну" зимою следующего года в Полярный бассейн.

В начале зимы среди участников экспедиции началась какая-то повальная болезнь. В середине января 1913 года болели Брусилов, Альбанов и 7 человек команды. В вахтенном журнале за 17 января имеется запись: „Странная и непонятная болезнь, захватившая нас, сильно тревожит."[1] Е. А. Жданко все время

[1] Из рассказов штурмана Альбанова автор этих строк вынес впечатление, что болезнь была цынготного характера, хотя она и не сопровождалась всеми типичными признаками цынги.

ухаживает за больными и, несмотря на собственное недомогание, самоотверженно борется, чем можно, с болезнью. Всех хуже чувствует себя командир. Ввиду наступления холодных ночей и малочисленности здоровой команды, с сегодняшнего дня введены двухчасовые вахты“. 3 марта Брусилов заносит в судовой журнал: „Ходить и двигаться я совсем не могу, на теле у меня пролежни, часто заговариваюсь; было время, когда опасались, что я вовсе не встану, и сделали список всех документов, хранящихся у меня“.

С наступлением весны началась охота, и больные стали быстро поправляться. Втечение марта и апреля было убито 25 медведей. „Сделано большое количество колбас из медвежьего мяса,— читаем мы в вахтенном журнале от 22 марта,— на льду устроена коптильня, где коптят колбасы и селедки“. Медленнее всех поправлялся Брусилов: „2 мая меня вынесли на стуле на лед, потом положили и обнесли вокруг судна и по палубе“,—пишет он в журнале.

Летом, когда „Св. Анна“ была уже севернее 78-й параллели, были предприняты попытки освободить судно, для чего долго пилили и вырубали канал во льду, но без всякого успеха. Уже 18 августа участники убедились в бесцельности этой работы, что отмечено в вахтенном журнале: „Сегодня потеряли надежду на освобождение и начали готовиться ко второй зимовке. Вид и состояние окружающего льда убедили нас в этом. В целях экономии топлива приспособили нижнее кормовое помещение для жилья. Брусилов перебрался в хронометрическую каюту; собрали щепки и всякий горючий материал, валявшийся на льду вокруг судна, приспособили лампу „Молния“ для освещения медвежьим жиром“. Из парусиновых обвесов сшили новые брюки, шкуры убитых тюленей послужили на выделку обуви. 30 октября закрыли световой люк и засыпали его сверху снегом; с этого времени помещения втечение круглых суток освещались тюленьим и медвежьим жиром, налитым в банки из-под консервов.

Вторая вынужденная зимовка в дрейфующих льдах подействовала на большинство участников экспедиции подавляюще. Начались крупные недоразумения между Брусиловым и Альбановым, о которых последний вспоминал так: „С болезненной раздражительностью мы не могли бороться никакими силами; внезапно у обоих появлялась сильная одышка, голос прерывался, спазмы подступали к горлу, и мы должны были прекращать наше объяснение, ничего не выяснив. Я не могу припомнить ни одного случая, чтобы после сентября 1913 года мы хоть раз поговорили с Георгием Львовичем как следует, хладнокровно, не торопясь скомкать объяснение и разойтись по своим делам“. Результатом этих взаимоотношений явилась следующая запись, сделанная Брусиловым в судовом журнале 22 сентября: „Отставлен от исполнения своих обязанностей штурман“. Брусилов не счел нужным прибавить к этой записи, что Альбанов был освобожден от исполнения обязанностей штурмана по собственной просьбе.

Вскоре после этого у Альбанова зародилась мысль по окончании полярной ночи покинуть судно, и 22 января он обратился

к Брусилову с просьбой дать ему материал для постройки каяка, чтобы весной уйти с судна. Вначале Альбанов предполагал покинуть судно без провожатых, но позже вызвалось еще несколько человек из команды, против ухода которых Брусилов не возражал. На освобождение судна летом 1914 года надежд почти не было, между тем продовольствия на судне было уже немного, и если бы все оставались на судне, то голод в следующую зиму был бы неизбежен. Поэтому Брусилов, как он сам признается, был „очень рад, что обстоятельства сложились так", что Альбанов и с ним некоторые из команды решили покинуть „Св. Анну".

К своему санному путешествию Альбанов начал готовиться 23 января 1914 года. Надо было сделать семь каяков, семь нарт, сшить или исправить одежду, сапоги, приготовить провизию и т. д. Между тем дрейф судна в начале зимы изменился, и вместо того, чтобы двигаться на север, корабль стало увлекать на запад. К концу полярной ночи „Св. Анна" оказалась уже севернее Земли Франца-Иосифа, за 82° северной широты. В это время Альбанов часто лазал в „воронье гнездо"[1] на грот-мачте.

„В тихую, ясную погоду приятно посидеть в обсервационной бочке, на высокой мачте. Чуть слышно шепчет ветерок в снастях, покрытых серебристым пушистым инеем. Как в белом одеянии, лежит и спит красавица „Св. Анна", убранная прихотливой рукой мороза и по самый планшир засыпанная снегом. Временами гирлянды инея срываются с такелажа и с тихим шуршанием, как цветы, обсыпаются вниз. Полтора года уже спокойно спит „Св. Анна" на своем ледяном ложе. Суждено ли тебе и дальше спокойно проспать тяжелое время, чтобы в одно прекрасное утро незаметно вместе с ложем твоим, на котором ты почила далеко в Карском море у берегов Ямала, очутиться где-нибудь между Шпицбергеном и Гренландией? Или в холодную полярную ночь, когда кругом завывает метель, когда не видно ни луны, ни звезд, ни северного сияния, ты внезапно будешь грубо пробуждена от своего сна ужасным треском, визгом и содроганием, и через некоторое время лишь куча бесформенных обломков укажет твою могилу?.. Да, любопытно, что-то ждет тебя, „Св. Анна". А пока ты еще хороша. Пусть там, внутри тебя уже началось разрушение, оно незначительно пока. Кучка людей все теснее и теснее сбивается в глубине твоего трюма, отчаянно отбиваясь от беспощадной суровой стихии. Одна забота у них: как можно дольше растянуть провизию"... Такие мысли занимали Альбанова незадолго до того, как он в апреле 1914 года покинул „Св. Анну".

Последний свой день на судне Альбанов вспоминает так: „Давно я ждал наступления этого дня, готовился к нему, торопился, но когда наступил этот долгожданный день, то мне стало жалко расставаться со „Св. Анной", жалко было покинуть ее далеко на севере, в беспомощном состоянии. Если я испытал много лишений и неприятностей на ней, то видал зато и много

[1] Бочка, из которой наблюдают за расположением льдов.

хорошего, особенно в первое время нашего плавания. Много хороших вечеров провели мы в нашем чистеньком еще в то время салоне, у топившегося камина, за самоваром. „Наша барышня“ Ерминия Александровна сидела „за хозяйку“. Ни одной минуты она не раскаивалась, что „увязалась“ с нами. Но это было давно... Еще свежа была белая краска на стенах кают и на потолках, как зеркало блестело полированное красное дерево мебели, и великолепные ковры украшали пол... Теперь при входе в помещение вы видите небольшое красноватое пятно вокруг маленького дрожащего огня „коптилки“, а к этому огню жмутся со своей работой какие-то силуэты... Они очень грязны и сильно закоптели. Мыло у нас уже вышло, пробовали варить сами, но неудачно. По углам везде лед и иней. Благодаря вечной сырости краска пластами отстает от дерева и грязными закоптелыми лохмотьями висит по стенам. Под ними видно промозглое потемневшее дерево, скользкое от сырости и плесени“...

Альбанов покинул „Св. Анну“ 13 апреля 1914 года вместе с 13 матросами, добровольно вызвавшимися сопровождать его. Это было в северной широте 83° 17′ и восточной долготе 60°. Три матроса, испугавшись трудностей пути по торосистым льдам, вскоре вернулись на судно. На „Св. Анне“ осталось, таким образом, 13 человек; их участь и судьба самого судна остались неизвестными. Вероятнее всего, „Св. Анна“ в конце концов была раздавлена льдами и затонула.

Вопрос, были ли тогда еще в живых Брусилов и его 12 спутников, или они еще до гибели судна перемерли от голода, вероятно, никогда не будет выяснен. С судьбой же Альбанова мы познакомимся ниже.

Хотя экспедиция на „Св. Анне“ и не преследовала научных задач, тем не менее спасенный Альбановым судовой журнал доставил нам ценные сведения о крайней северозападной части Карского моря, в которой до этого не плавало ни одно судно. Производившиеся на „Св. Анне“ измерения глубины осветили рельеф дна в этой части Карского моря, а анализ самого дрейфа судна позволил вывести интересные заключения о течениях. Так, оказалось, что передвижение „Св. Анны“ в Карском море на север было вызвано, главным образом, действующим здесь постоянным течением, на долю же влияния ветра приходится только 33% дрейфа судна в северном направлении.

Научные исследования Карского моря ограничивались до революции отдельными и совершенно эпизодическими экспедициями, значительная часть которых была перечислена выше. Поэтому наши сведения о физической географии и животной и растительной жизни этого моря оставались весьма неполными и отрывочными.

При советской власти изучение Карского моря получило более систематический характер. Первой советской научной экспедицией, отправленной в Карское море, была экспедиция на гидрографическом судне „Таймыр“ в 1921 году, с работами которой на Новой Земле мы уже познакомились. В Карском море этой экспедицией была описана Байдарацкая губа, и, кроме

того, ею было выполнено несколько планомерных гидрологических разрезов через всю югозападную часть Карского моря, впервые позволившую иметь более или менее ясное суждение о происхождении заполняющих Карское море вод и их циркуляции. На „Таймыре" находилась также биологическая партия, сделавшая обширные гидробиологические сборы.

В том же году с ледокольного парохода „Малыгин", зафрахтованного Морским научным институтом, производились гидрологические наблюдения в обь-енисейском районе Карского моря. В 1927 году этот же институт на судне „Персей" произвел океанографические работы во всей югозападной части моря.

Очень существенно пополнили наши сведения о Карском море гидрологические наблюдения, поставленные по инициативе Н. И. Евгенова на головном судне Карской экспедиции, начиная с 1925 года.

В 1930 и 1931 гг. гидрологические и гидрографические работы производились также на судне Комсеверпути „Белуха" во время ее плаваний на восток от Енисейского залива.

Плавания капитана Виггинса и Норденшельда в 70-х годах прошлого столетия фактически открыли Карское море как торговый путь из Европы в устья Оби и Енисея. С этого времени Карское море почти ежегодно посещалось торговыми судами. Следующая табличка показывает число торговых судов, совершивших удачные рейсы к устьям западносибирских рек.[1]

Годы	Число судов	Годы	Число судов
1876—1879	13	1910—1919	37
1880—1889	7	1920—1929	87
1890—1899	27	1930—1934	153
1900—1909	8		

В более или менее широком масштабе морской путь в Обь и Енисей был впервые использован в 1893 году, когда из Европы в устье Енисея было доставлено около 1500 тонн рельсов для Сибирской железной дороги. Операция, выполненная при помощи шести судов (частью под командой Виггинса, частью под начальством лейтенанта Добротворского), прошла вполне удачно. В 1897 году на 12 судах в устья Енисея и Оби было доставлено свыше 4500 тонн груза. В 1905 году Министерство путей сообщения, под давлением военных событий на Дальнем Востоке, снова обратило свое внимание на Карское море. Под начальством И. С. Сергеева была организована экспедиция в составе 22 судов, доставившая в устье Енисея свыше 18 000 тонн груза.

Хотя торговые плавания по Карскому морю в прошлом веке и начале текущего и доказали возможность экономического использования северного морского пути в устья Оби и Енисея, тем не менее они нередко были связаны со значительными труд-

[1] При подсчете числа плаваний за целые плавания приняты только такие, которые были совершены в оба конца. Плавания же в одном направлении (из Европы в Сибирь и из Сибири в Европу) считались за полплавания.

ностями и риском, так как, с одной стороны, море не было обставлено в навигационном отношении, с другой — ледовый режим его оставался неизученным, и мореплаватель, входя в Карское море, не был осведомлен о состоянии и расположении льдов. Работы по съемке берегов Карского моря и установке на них навигационных знаков были начаты Гидрографической экспедицией, которой мы коснулись уже выше. Эти работы имели очень большое значение для торгового мореплавания в Карском море.

Не меньшее значение имеет устройство на берегах Карского моря гидро-метеорологических радиостанций. Правительственное постановление о постройке первых полярных радиостанций состоялось в 1911 году. Постройка станций была начата в 1912 году, и в 1914 году были открыты первые три: на Вайгаче (у восточного входа в Карские Ворота), в восточном устье Югорского Шара и в Маре-Сале (на западном берегу Ямала). В 1915 году была выстроена радиостанция на острове Диксон.

К этим четырем „карским" станциям при советской власти прибавилось еще девять: в Усть-Енисейском порту (1920), в Новом порту в Обской губе (1923), в Маточкином Шаре (1923), на островах Сергея Каменева у Северной Земли (1930), на мысе Желания (1931), на мысе Челюскине (1932), на острове Белом (1933), на острове Уединения (1934) и на мысе Стерлегова (1934).

Значение карских гидро-метеорологических станций, оповещающих мореплавателя о состоянии льдов и атмосферных условиях, лучше всего уясняется из следующих цифр. Из плававших Северным морским путем втечение промежутка времени с 1873 по 1913 год судов 5,5% не могли выполнить задания, вследствие препятствий со стороны льдов. Если же мы возьмем только тот промежуток времени, втечение которого радио-метеорологическая служба в Карском море уже действовала (1914 — 1934), то оказывается, что случаев, когда суда по причине льдов не достигли бы своей цели, вовсе не было.

Несмотря на то, что уже до революции возможность эксплоатации северного морского пути к устьям западносибирских рек была доказана и научно и практически, экономически этот путь не был освоен. Частным предпринимателям, руководствовавшимся только стремлением нажиться и действовавшим разрозненно, решение карской проблемы было совершенно неподсилу, царское же правительство обращало внимание на Северный морской путь (как, впрочем, и на все проблемы Севера) только в моменты, когда его к этому вынуждали осложнения во внешней политике и военная опасность. Большая Карская экспедиция 1905 года была вызвана русско-японской войной; империалистская война заставила царское правительство выстроить Мурманскую железную дорогу и создать на Севере ледокольный флот; наконец, оборудование Карского моря знаками и радиостанциями также в значительной мере было выполнено всилу военных соображений.

По окончании гражданской войны советское правительство поставило перед собой вполне отчетливое задание — превра-

тить морской путь в Обь и Енисей в нормальную транспортную артерию. На наших глазах эта задача разрешена. Для ее решения были усилены технические средства: увеличено число радиостанций; для проводки судов применены ледоколы, введена воздушная разведка льдов.

На большую пользу, какую для мореплавания в Карском море может принести авиация, указывал еще в 1913 году Фритьоф Нансен после своего плавания в Енисей на пароходе „Correct". Однако не меньшую роль, чем усовершенствованная техника, при экономическом завоевании Северного морского пути сыграла твердая воля пролетариата, строящего социализм и во всей полноте учевшего те громадные возможности, какие открывает для этого строительства регулярное мореплавание по Карскому морю.

Перегрузочные операции совершались до 1928 года в Обской губе — в Новом порту, на Енисее — в Усть-Енисейском порту. В последующее же время енисейская перегрузочная база была перенесена в Игарку (в 725 км от бара Енисея), где теперь находится порт, доступный для больших пароходов.

Отметим еще, что в 1930 году впервые два грузовых парохода, возвращаясь из Енисея в Европу, использовали путь вокруг мыса Желания.

О росте грузооборота по Карскому морю красноречиво свидетельствует следующая таблица:

Годы	Экспорт	Импорт	Всего	Годы	Экспорт	Импорт	Всего
	в тоннах				в тоннах		
1914	2 379	3 235	5 614	1923	24	1 076	1 100
1915	2 957	512	3 469	1924	4 148	6 523	10 671
1916	927	2 192	3 119	1925	5 582	7 602	13 184
1917	—	—	—	1926	10 070	9 098	19 168
1918	100	—	100	1927	11 114	13 314	24 428
1919	4 192	2 803	6 932	1928	17 107	12 271	29 378
1920	10 483	—	10 483	1929	60 060	13 500	73 560
1921	4 877	8 440	13 317	1930	125 000	18 000	143 000
1922	5 837	7 790	13 627	1931	49 165	14 445	63 610
				1932	76 480	20 283	96 763
				1933	—	—	109 000
				1934	—	—	112 000

Показателем технической освоенности Северного морского пути в западную Сибирь является неизменное понижение страховой премии, выражающееся в следующих цифрах:

Годы	Страховка в процентах		Годы	Страховка в процентах	
	судов	груза		судов	груза
1914	8,0	6,0	1926	2,75	1,25
1921	7,0	5,0	1927	3,67	1,09
1922	6,5	3,25	1928	2,53	1,0
1923	6,0	3,0	1929	2,25	0,8
1924	4,75	2,75	1930	2,50	0,7
1925	3,7	1,5	1931	3,90	0,5

Северная часть Карского моря оставалась как на картах, так и в физическом и биологическом отношениях почти „белым пятном". Впервые эта область была исследована в 1930 году экспедицией на ледокольном пароходе „Седов" под начальством профессора О. Ю. Шмидта.

Посетив Землю Франца-Иосифа, где была произведена смена зимовщиков на станции в бухте Тихой, „Седов" в начале августа вошел в Русскую Гавань на северозападном берегу Новой Земли, с целью принять на борт добавочный запас угля, доставленный сюда ледокольным пароходом „Сибиряков". 11 августа „Седов" покинул Русскую Гавань и направился через северную часть Карского моря к Северной Земле.

От северной оконечности Новой Земли курс был вначале взят на северовосток, с расчетом пройти через то место, где В. Ю. Визе предполагал существование еще неизвестной земли. Такое предположение было им высказано на основании изучения дрейфа „Св. Анны" в 1914—13 гг., с которым мы уже знакомы. Внимательное рассмотрение всех проделанных „Св. Анной" зигзагов и сопоставление их с ветром привели Визе к заключению, что между 78° и 80° северной широты, несколько восточнее линии дрейфа „Св. Анны", находится какое-то препятствие, не пускавшее судно на восток. Вполне естественно напрашивалась мысль о существовании здесь земли. Визе вычислил приблизительно местоположение этой земли и нанес ее на карту, опубликованную в 1924 году. К этому именно месту „Седов" и направлялся.

13 августа „Седов", уже пройдя за 79-ю параллель, шел разреженным льдом на восток и вскоре вышел на чистую воду. Вечером капитан „Седова" В. И. Воронин спустился с мостика в кают-компанию и объявил: „Земля впереди". Когда участники экспедиции высыпали на палубу, они могли убедиться в том,

что земля, теоретически открытая шесть лет назад за письменным столом, теперь была открыта фактически.

Первая высадка на вновь открытую землю, получившую название острова Визе, была сделана 14 августа. Площадь острова составляет около 50 кв. см. Затерянный среди арктических льдов, этот остров производит крайне унылое и безотрадное впечатление. Он низменный, сложен из осадочных пород, и поверхность его почти лишена растительности. Крайне бедна и его животная жизнь. Даже птицы, обычно встречающиеся на арктических островах летом в большом количестве, здесь имелись только в единичных экземплярах. Остров Визе расположен между параллелями 79° 21′ и 79° 29′ N и меридианами 76° 50′ и 77° 25′ к востоку от Гринвича.

От острова Визе „Седов" взял курс прямо на восток, к Северной Земле, но вскоре оказался в тяжелых многолетних льдах. Пришлось повернуть на юг. Однако выбраться из ледяной ловушки явилось делом нелегким. Только на седьмой день, ожесточенно борясь с ледяной стихией, ледокол вышел на чистую воду. 22 августа экспедиция открыла в северной части Карского моря еще два небольших острова — остров Исаченко (77° 16′ N, 88° E) и остров Воронина (77° 51′ N и 93° 31′ E). Во время своего плавания экспедиция произвела многочисленные промеры, впервые выяснив рельеф в северной части Карского моря, а также занималась океанографическими работами, выявившими животную жизнь моря и его гидрологический режим. С плаванием „Седова" у берегов Северной Земли мы познакомимся ниже.

Исследование северной части Карского моря интенсивно продолжалось и в последующие годы. В 1932 году — чрезвычайно благоприятном в ледовом отношении — эту, обычно труднодоступную, часть Карского моря посетили сразу целых три экспедиции: на „Сибирякове", „Русанове" и „Таймыре".

„Сибиряков", идя от острова Диксон к Северной Земле, открыл 12 августа в северной широте 74° 50′ и восточной долготе 82° (очень приближенно) неизвестный остров, названный именем гидрографа К. Е. Сидорова, бывшего командира гидрографического судна „Пахтусов". Тогда же этот остров был усмотрен с „Русанова", одновременно с „Сибиряковым" следовавшего от острова Диксон к Северной Земле, но проложившего свой курс несколько западнее.

Примерно в 60 милях к северу от этого острова „Русанов" открыл еще новую группу островов, получившую впоследствии название островов „Известий ЦИК". На все эти вновь открытые острова участники экспедиции на „Сибирякове" и „Русанове" не высаживались.

Обе экспедиции имели специальные задачи — „Сибиряков" должен был пройти северовосточным проходом в Тихий океан, „Русанов" должен был построить научноисследовательскую станцию на мысе Челюскине и снабдить станцию на островах С. Каменева, — а потому научным работам эти экспедиции могли уделить лишь ограниченное время. Тем не менее благодаря работам обеих экспедиций, в особенности экспедиции на „Ру-

санове“, во главе которой стоял проф. Р. Л. Самойлович, наши знания о северной части Карского моря были значительно расширены.

Третья экспедиция, которая плавала в 1932 году в северной части Карского моря,— экспедиция на „Таймыре“ — имела своей основной задачей научноиследовательские работы, главным образом гидрографического характера. Во главе этой экспедиции стоял гидрограф А. М. Лавров, участник известных экспедиций Б. Вилькицкого в 1913—15 гг.

Помимо картографических работ, экспедицией на „Таймыре“ были выполнены в северной части Карского моря значительные гидрологические исследования. „Таймыр“, впервые после плавания „Седова“, подходил к острову Визе, от которого проследовал прямо к Северной Земле, обнаружив на этом пути обширное мелководье. На основании изучения произведенных здесь гидрологических наблюдений, участник экспедиции на „Таймыре“ Вс. А. Березкин высказал предположение о существовании к северовостоку от острова Визе еще неизвестной земли. Гипотеза Березкина остается пока непроверенной, так как ни одному судну еще не удалось проникнуть в район этой предполагаемой земли.

В следующем, 1933 году северную часть Карского моря посетило столько судов, сколько в этом море никогда еще не плавало („Красин“, „Ленин“, „Сибиряков“, „Русанов“, „Седов“, „Челюскин“, „Правда“, „Товарищ Сталин“, „Володарский“, „Первая пятилетка“, „Белуха“, „Циркуль“, „Гыдаяма“, „Нерпа“ и „Сталинец“). На многих из этих судов находились научноисследовательские партии Арктического института и Главного управления Северного морского пути, внесшие новый вклад в дело изучения и освоения этого водоема.

Экспедиция на „Сибирякове“ 1933 года, во главе которой стоял проф. В. Ю. Визе, посетила острова „Известий ЦИК“, открытые в 1932 году „Русановым“, и определила их точное местоположение путем астрономических наблюдений (75° 54′ N 83° 11′ E). Здесь, между прочим, был найден стеклянный поплавок из тех, что употребляются в Норвегии и на Мурмане при ярусном лове трески („кухтель“). Такие поплавки довольно часто попадаются на берегах Новой Земли, куда они заносятся морским течением. Поплавок, найденный на островах „Известий ЦИК“, интересен тем, что так далеко на востоке они пока обнаружены не были. В том же году, несколько позже, острова „Известий ЦИК“ посетила экспедиция на „Белухе“, которая произвела здесь гидрографические работы.

К югу от островов „Известий ЦИК“ „Сибиряков“ открыл в 1933 году новый остров, получивший название острова Арктического института (75° 22′ N, 81° 31′ E). Этот остров, повидимому, богат животной жизнью, на нем было очень много птиц (в громадном количестве находился гусиный помет), виднелось также немало песцовых и медвежьих следов, в море то и дело „выставали“ тюлени. По наблюдениям „Белухи“, побывавшей у острова Арктического института вскоре после „Сибирякова“,

этот остров соединяется низкой песчаной косой длиной около 25 км с островом К. Сидорова.

Плаваний судов, посетивших в 1933 году северную часть Карского моря и имевших целью пройти на восток в море Лаптевых, мы коснемся в другом месте. Здесь же упомянем еще об интересном плавании в 1933 году зверобойного судна „Нерпа“ под командой капитана Хохлина. „Нерпа“ была первым промысловым судном, забравшимся на крайний север Карского моря. Этому судну удалось обогнуть остров Визе, а 16 августа оно достигло к востоку от этого острова северной широты 80° 08′ (на меридиане 80° 25′), т.-е. зашло здесь на север дальше, чем „Таймыр“ в 1932 году.

Исследование северной части Карского моря продолжалось интенсивно и в 1934 году. Наиболее крупный вклад в его изучение внесла экспедиция Арктического института на „Седове“ под начальством Р. Л. Самойловича, детально обследовавшая острова Визе и Уединения, выполнившая 105 глубоководных гидрологических станций и большое число морских промеров.

В этом же году совершил свое первое арктическое плавание ледокольный пароход „Садко“, незадолго до того поднятый со дна Белого моря. Экспедиция на „Садко“, имевшая основной задачей снабжение станции на островах Сергея Каменева и устройство новой станции на мысе Оловянном в проливе Шокальского, возглавлялась С. С. Иоффе. „Садко“ без затруднений дошел до острова Визе, откуда курс был взят прямо на острова С. Каменева. На пути были встречены тяжелые льды, в которых ледокол вскоре оказался затерт. После почти полумесячного вынужденного дрейфа „Садко“ с трудом выбрался изо льдов. Западных берегов Северной Земли так и не удалось достичь:[1] новая станция, взамен мыса Оловянного, была выстроена на острове Уединения.

Существенные научные работы были выполнены также с ледокола „Ермак“, обслуживавшего в 1934 году карскую и ленскую операции. Ледоколом был открыт расположенный к северу от архипелага Норденшельда остров Кирова. Попутные исследовательские работы в северной части Карского моря были, кроме того, выполнены в 1934 году с „Сибирякова“, совершившего рейс к мысу Челюскина и островам Самуила; с „Русанова“, ходившего в бухту Прончищевой, и с „Малыгина“. Последний ледокол имел задачей устройство новой станции на острове Русском (архипелаг Норденшельда). Вследствие повреждения руля, „Малыгин“ не мог пройти через льды, и станция была организована на мысе Стерлегова (берег Харитона Лаптева).

Работами советских экспедиций 1930—34 гг. в сущности открыто целое новое море, ибо до этих экспедиций громадная часть водного пространства, находящегося между северной оконечностью Новой Земли, Землей Франца-Иосифа и Северной

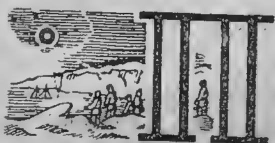
---

[1] Как было выяснено во время полета А. Д. Алексеева к островам С. Каменева, эти острова были в конце августа 1934 г. доступны для морского судна при подходе к ним с юга, со стороны мыса Неупокоева.

Земли, никем никогда не посещалась. Уже в 1933 году вышла навигационная карта северной части Карского моря, составленная на основании работ экспедиций 1930—32 гг., которая в ближайшее время будет пополнена сведениями, добытыми многочисленными экспедициями 1933—34 гг.

Таким образом фундамент, на котором будет зиждиться практическое освоение северной части Карского моря, уже заложен. Период пионерских изысканий здесь подходит к концу, и наступает период планомерного строительства, имеющего целью хозяйственное овладение морским путем к востоку от Енисея, подобно морскому пути к западу от Енисея, экономически уже завоеванному. Вопросу северного морского пути к востоку от Енисея, так называемому северовосточному проходу — кардинальной проблеме советской Арктики — мы ниже посвящаем отдельную главу.

Исследование Земли Франца-Иосифа



После того как австро-венгерская экспедиция на „Тегеттгофе“ открыла Землю Франца-Иосифа, она не посещалась до 1879 года, когда к южным берегам этого архипелага подошло голландское исследовательское судно „Willem Barents“. Пребывание его у Земли Франца-Иосифа было только очень кратковременным, и на берег участники экспедиции не высаживались. В южной части архипелага голландцы открыли новый остров, впоследствии названный островом Гукера, по имени известного английского ботаника Иосифа Гукера.

Значительные географические открытия были сделаны на Земле Франца-Иосифа экспедицией Ли Смита. Ли Смит был богатый шотландский яхтсмен, увлекавшийся Арктикой. На собственные средства он построил приспособленную для плавания во льдах паровую яхту „Eira“ и в 1880 году направился на ней к Земле Франца-Иосифа.

„Eira“ втечение двух недель крейсировала у южных берегов архипелага и обследовала совершенно неизвестный еще тогда берег между островом Гукера и мысом Ниль, открыв острова Нортбрук, Брюса, Землю Георга, Землю Александры и несколько более мелких островов. Участники экспедиции во многих местах высаживались на берег и произвели ботанические, зоологические и геологические сборы.

Окрыленный успехом, Ли Смит решил основательнее познакомиться с Землей Франца-Иосифа и в следующем году снова направился туда на своей „Eira“. Но на этот раз Арктика встретила путешественников менее дружелюбно. 21 августа 1881 года „Eira“ стояла на якоре у мыса Флора. День был солнечный и тихий, ничто не предвещало близкой беды. Внезапно на востоке показались льды. Увлекаемые стремительным течением, они быстро подошли к тому месту, где стояла „Eira“, и начали напирать на нее. Судно, находившееся между льдами и берегом, оказалось в ловушке. От удара большой льдины „Eira“ полу-

чила пробоину. Кинулись было к помпам, но течь была так сильна, что воду не успевали откачивать. Видя неизбежную гибель судна, мореплаватели лихорадочно стали выбрасывать на лед провиант и разное имущество. Много спасти, однако, не удалось, так как судно уже стало погружаться. Через два часа после того как льды надвинулись на „Eira“, двадцать пять человек стояло на льду около жалких остатков своего имущества и молча смотрело на то место, где еще так недавно покачивалось на волнах их судно. Теперь из воды торчали только одни мачты.

Ли Смит и его спутники, однако, не растерялись, неожиданно очутившись в весьма тяжелом положении. Прежде всего, они переправили на берег все, что удалось спасти, в том числе и шлюпки, а затем принялись за устройство жилища, в котором им предстояло провести долгую полярную зиму. Материала для постройки было, правда, немного: несколько досок с разбитой „Eira“, камни и мох. К концу августа хижина была уже готова. Она имела 11½ метров в длину, 3½ метра в ширину и 1½ метра в высоту. Крышей служил спасенный с „Eira“ парус.

В то же время участники экспедиции собирали скудный плавник, разбросанный на берегу, и деятельно охотились. Провизии, которую удалось спасти с „Eira“ во время катастрофы, могло хватить не более чем на два месяца, а потому от удачи охоты зависела дальнейшая судьба экспедиции. Всего до наступления зимы на мысе Флора было убито 13 медведей, 21 морж и 1200 кайр. Таким образом путешественникам удалось обеспечить себя на зиму как продовольствием, так и топливом (отоплялась хижина, главным образом, моржовым салом).

Когда наступила полярная ночь, дни потекли однообразно, но зимовщики не унывали, и каждый находил себе дело. Много работы потребовала подготовка к предстоящему летом возвращению на лодках. Надо было изготовить паруса, починить одежду, сварить и законсервировать мясо. Последнего было, к счастью, в изобилии. Белые медведи подходили к хижине даже во время полярной ночи. Это были исключительно самцы, которые и зимой бродят по льдам в поисках тюленей. Самки же зимуют в снежных берлогах, откуда вылезают с детенышами только в начале весны.

Первая птица появилась на мысе Флора уже 8 февраля,— это была полярная сова. В начале марта начался прилет кайр, и втечение апреля и мая их было убито до 500 штук. В июне Ли Смит и его спутники могли полакомиться гусями, прилетевшими на мыс Флора в довольно большом числе. Но в это время о добывании птицы заботились уже мало· все помыслы были направлены на предстоящий путь домой.

21 июня экспедиция Ли Смита на четырех шлюпках покинула мыс Флора, намереваясь добраться до Новой Земли. Каждая шлюпка была снабжена хронометром, компасом, секстантом и морскими картами, а также оружием и патронами. Продовольствия было взято по 60 килограммов на человека.

Переход до Новой Земли был очень труден. Шлюпки пробирались небольшими каналами среди ледяных полей, которые

то и дело сжимались. Тогда приходилось вытаскивать из воды шлюпки и ждать появления новых разводий. Однажды утомленные путники, вытащив шлюпки на лед, устроились в них на отдых и заснули. В это время льдина раскололась на две части как-раз под шлюпками. Ли Смит и его спутники заметили это, только когда их уже разнесло в разные стороны.

Только 2 августа, после 42 дней тяжелых испытаний, шлюпки Ли Смита достигли, наконец, Новой Земли. Здесь у западного входа в Маточкин Шар, Ли Смит встретил целых три судна, которые были посланы на розыски пропавшей экспедиции. „Когда я увидел поднимавшихся к нам на палубу путешественников, то едва не принял их за негров — так черны они были от грязи“,— описывает один из капитанов спасательных судов встречу с Ли Смитом и его спутниками. Летняя экскурсия в Арктику Ли Смита, неожиданно затянувшаяся более чем на год, благополучно закончилась. От хижины Ли Смита и его товарищей на мысе Флора теперь не сохранилось ничего, время и свирепые бури стерли все следы ее.

С 1894 по 1897 год, на Земле Франца-Иосифа работала прекрасно обставленная английская экспедиция Фредерика Джексона, имевшая целью всестороннее исследование архипелага. В частности она должна была выяснить вопрос, как далеко на север простирается эта земля, и не является ли она наиболее близкой к северному полюсу и, таким образом, наиболее удобным отправным пунктом для достижения полюса.

Экспедиция Джексона покинула Англию 12 июля 1894 года на судне „Windward“ и, зайдя с целью дополнительного снаряжения в Архангельск, пошла в Югорский Шар. Здесь на борт был взят запас угля, а также 30 остяцких собак. В качестве главного средства передвижения везли на Землю Франца-Иосифа трех северных пони. Джексон впервые сделал опыт применения этих животных в полярных странах, оказавшийся успешным.

25 августа была усмотрена Земля Франца-Иосифа, но вследствие тяжелых льдов, подойти к ней удалось только 8 сентября. Местом зимовки был выбран мыс Флора на острове Нортбрук. Здесь была собрана взятая в Архангельске бревенчатая изба и выстроено несколько сараев. Небольшой поселок на мысе Флора, состоявший из шести строений, получил название Эльмвуд.[1]

Согласно плану, судно, выгрузив материалы и снаряжение, должно было немедленно вернуться в Англию, но разгрузка и строительные работы так затянулись, что „Windward“ пришлось зазимовать у мыса Флора вместе с десятью участниками экспедиции. Зазимовал здесь и русский плотник Варакин, которого Джексон взял в Архангельске в качестве строительного рабочего.

Благодаря хорошей охоте[2] и обилию свежего мяса, здоровье членов экспедиции к концу зимы было превосходным. Менее

---

[1] В настоящее время из построек Джексона на мысе Флора не сохранилось ни одной. Имеется только очень маленькая хижина из досок и бамбука, сооруженная здесь, вероятно, американской экспедицией Фиала.

[2] За первый год пребывания на Земле Франца-Иосифа Джексон убил 60 медведей.

благополучно в этом отношении обстояло дело на судне. Здесь матрос Муатт заболел цынгой в тяжелой форме, от которой и скончался в начале лета. Муатт и еще один матрос были единственными из всей команды „Windward“, которые чувствовали отвращение к мясу белых медведей и моржей и наотрез отказались принимать его в пищу, предпочитая солонину.

Весной Джексон совершил большую поездку на север, во время которой он выяснил, что — вопреки карте Пайера — Земля Франца-Иосифа состоит из отдельных небольших островов. Джексон первым прошел через широкий пролив, названный им Британским каналом, и нанес на карту ряд новых островов к западу и востоку от этого пролива. Лежащее к северу от Британского канала водное пространство Джексон назвал морем королевы Виктории.

Передвижение по Британскому каналу сильно затруднялось присутствием трещин во льду и полыньями, а также глубоким размякшим снегом. Один пони не выдержал трудностей пути и погиб от истощения. Несмотря на это, Джексон все же считал этих животных вполне пригодными для работ на Земле Франца-Иосифа, если ими пользоваться в первую половину весны. На неровном льду предпочтительнее пользоваться собаками.

Вскоре по возвращении Джексона на мыс Флора начались работы по освобождению судна и подготовке его к обратному плаванию. Уже 3 июля 1895 года „Windward“ покинул мыс Флора. Переход в Норвегию был исключительно тяжелым, и судну пришлось пройти через полосу льдов шириной в 300 миль. „Windward“ пробыл во льдах 63 дня, топливо иссякло, и для пополнения его пришлось жечь части судна. Только 10 сентября „Windward“ добрался до Варде.

По уходе судна Джексон на шлюпке обследовал южные берега Земли Франца-Иосифа к западу от мыса Флора. Эта поездка показала, что передвижение на лодке у южных берегов Земли Франца-Иосифа связано с большим риском, так как берега эти по преимуществу образованы отвесными стенами ледников, и места, где можно пристать, расположены одно от другого на больших расстояниях. Находясь у берегов Земли Александры и не имея возможности укрыться, шлюпка Джексона была унесена сильным штормом в открытое море, где едва не погибла.

Возвратившись на мыс Флора, Джексон и другие участники экспедиции занялись предварительной обработкой добытых во время экскурсий материалов, а также подготовкой ко второй зиме. С целью сделать запас свежего мяса, втечение времени с 13 по 26 августа было убито свыше тысячи кайр. В конце августа эти птицы уже покинули мыс Флора. Собиралась и заготовлялась ложечная трава, которая служила прекрасным салатом, а в вареном виде напоминала шпинат. Джексон замораживал эту траву в леднике, устроенном в большой ледяной глыбе.

Весною 1896 года Джексон продолжал съемку Земли Франца-Иосифа, причем открыл еще несколько новых островов. 26 июля к мысу Флора пришел „Windward“, доставивший свежее продовольствие и некоторое снаряжение для экспедиции. Джексон

с нетерпением ожидал, что ему доставят новых пони, но должен был разочароваться, так как „Windward" вместо пони привез на мыс Флора четырех оленей с запасом ягеля. По мнению Джексона, эти животные были на Земле Франца-Иосифа „хуже чем бесполезны". Два оленя подохли еще во время стоянки „Windward" у мыса Флора, вскоре затем пали и остальные.

Третья зима прошла так же благополучно, как и первые две.

Весною 1897 года опять началась экскурсионная работа, причем была обследована до того еще почти неизвестная западная часть архипелага (Земля Георга и Земля Александры). 22 июля к мысу Флора снова подошел „Windward". Джексон хотел еще остаться на Земле Франца-Иосифа на четвертый год, и только решительный отказ в дальнейшем финансировании экспедиции заставил его проститься с Арктикой и вернуться на родину. Джексоном и его сотрудниками (геологом Кетлитцем, ботаником Фишером, геофизиком Армитэджем и др.) была проделана на Земле Франца-Иосифа весьма значительная работа. Представление Пайера о Земле Франца-Иосифа как об обширных пространствах суши пришлось оставить, так как на самом деле эта земля оказалась состоящей из многих небольших островов, значительная часть которых была заснята Джексоном. Помимо чисто географических открытий, экспедиция Джексона доставила ценные наблюдения по геофизике, геологии, ботанике и зоологии.

В 1895/96 гг., когда Джексон проводил свою вторую зиму на мысе Флора, примерно в 180 км к северовостоку от этого мыса, на одном из островов Земли Франца-Иосифа зимовал Фритьоф Нансен. Попал он на этот архипелаг совсем необычным путем.

Зимою 1894/95 года Нансен находился на своем экспедиционном судне „Фрам", которое уже второй год дрейфовало во льдах Полярного бассейна и забралось на север так далеко, как это еще не удавалось ни одному судну, даже до настоящего времени. От северного полюса „Фрама" отделяло тогда только расстояние в 700 км. Но судно в то время неуклонно влекло вместе со льдами на запад, и надежд, что его снова понесет на север, не было. Нансен решил, что попытка пройти эти оставшиеся 700 км пешком по пловучим льдам и вступить на полюс могла иметь успех. В рискованный путь он направился в феврале 1895 года вместе с Иогансеном, но дойти до полюса им не удалось. Наиболее северная точка, достигнутая Нансеном, лежала в широте 86°14′ N, т.-е. находилась от полюса в расстоянии 419 км. Отсюда Нансен был вынужден повернуть на юг, к ближайшей земле, которой являлась Земля Франца-Иосифа.

Путь до Земли Франца-Иосифа по торосистым льдам, покрытым снегом, был несказанно тяжел. Идти приходилось по настоящему снежному болоту. Только 6 августа измученные путники добрались до Земли Франца-Иосифа. На острове Джексона, находящемся в северной части архипелага, Нансен решил перезимовать, чтобы продолжать свой путь к югу же в следующем году. Здесь, на скалистом мысу, Нансен и Иогансен выстроили себе хижину. Стены ее были сделаны из камней, между которыми был положен мох, а крышей служила шкура убитого моржа.

Работы с постройкой этой хижины было не мало, так как Нансену и Иогансену почти все приходилось делать голыми руками. Инструменты, имевшиеся в их распоряжении, были самые примитивные. В качестве рычага для выламывания примерзших камней они пользовались санными полозьями, лопату сделали из плечевой кости моржа, а кирку — из моржового клыка.

Только в конце сентября хижина была готова, и Нансен и Иогансен имели возможность переселиться в нее. Вернее, это была не хижина, а просто нора, но жить в ней было все-таки лучше, чем в палатке. В длину она имела 3 метра, в ширину — 1,8 метров, а стоять не согнувшись, можно было только в самой ее середине. Вход в хижину представлял собой небольшой коридор, вырытый в земле и прикрытый сверху льдинами. Чтобы попасть в хижину, надо было проползать через этот коридор на животе. Но путники были рады и этому скромному убежищу, защищавшему их и от жестокой стужи и от страшных полярных ураганов. Во время постройки хижины к мысу часто подходили медведи, и Нансен с Иогансеном не упускали случая сделать себе запасы мяса на зиму. Топливом служило сало убитых здесь же моржей.

Наступила зима. Хижина освещалась жировой лампой, сделанной из нейзильбера, которым были подбиты полозья саней; эта лампа наполнялась звериным салом, а вместо фитиля в нее была опущена марля из походной аптечки. В пищу зимовщики употребляли исключительно медвежье мясо, которое, по их свидетельству, нисколько не надоедало, хотя они и поглощали его ежедневно в огромном количестве. Мясо заедалось горелым салом, которое зимовщики вылавливали из лампы. Нансен называл эти куски сала „пирожными" и уверял потом в написанной им книге, что они казались ему необыкновенно вкусными.

Жизнь в „норе" тянулась однообразно: еда, сон и небольшие прогулки, если это позволяла погода. Но хорошие дни случались не часто. „Погода ужасная,— вспоминает Нансен характерный зимний день,— ревет такая буря, что почти задыхаешься, когда высунешь нос наружу. Я лежу в норе и пытаюсь спать, спать все время. Но не всегда это удается. Ох, эти долгие бессонные ночи, когда ворочаешься с боку на бок, поджимаешь ноги, чтобы немного согреть окоченевшие ступни, и желаешь только одного в мире: заснуть! Безустанно работает мысль над тем, что-то теперь дома, а длинное тяжелое тело тщетно пытается найти удобное место на неровных камнях. Иогансен спит и храпит на всю хижину. Я рад, что его мать не видит его теперь. Она, наверно, пожалела бы своего мальчика,— так он черен, безобразен и грязен. Полосы сажи размазаны у него по всему лицу".

От грязи путешественники страдали больше всего. Белье, превратившееся в тяжелые засаленные лохмотья, прилипало к телу. „Хуже всего приходилось ногам. Кальсоны так крепко прилипали около колен, что при ходьбе царапали и рвали кожу до такой степени, что образовались раны, и кровь сочилась на внутренней стороне бедер. Больших забот стоило мне, чтобы в эти раны не слишком много попадало грязи и сала. Насколько



Фритьоф Нансен

возможно, я промывал их мхом и небольшой тряпочкой, намоченной в воде, которую я нагревал в чашке над лампой. Никогда прежде я не представлял себе, какое в сущности прекрасное изобретение мыло. Мы делали много разного рода попыток хоть немного очистить тело от жирной грязи, но все они оканчивались почти одинаково неудачно. Вода не отмывала этой ворвани. Лучше было прибегать ко мху и песку. Песок было не трудно достать со стен нашей хижины — стоило только соскрести с них лед. Самым действительным средством, однако, было хорошенько вымазать руки теплой медвежьей кровью и ворванью, а затем оттирать их мхом. Тогда они становились такими белыми и мягкими, как руки самой нежной девушки, и нам с трудом верилось, что мы видим часть своего собственного тела. Когда нам был недоступен этот отмывающий материал, мы находили, что хорошо также соскабливать грязь с кожи ножом".

Здоровье Нансена и Иогансена во время их жизни в хижине на острове Джексона не пострадало нисколько. Почти полное отсутствие движения не имело никаких вредных последствий, и, по выражению Нансена, они являлись живым доказательством того, что старое мнение, будто цынга происходит от недостатка движений, только заблуждение.

Когда наступила весна, Нансен и Иогансен простились со своей хижиной и продолжали путь на юг. В июне они вышли к южным берегам Земли Франца-Иосифа и двинулись вдоль острова Нортбрука на запад по направлению к мысу Флора. Внезапно Нансену почудилось что-то вроде собачьего лая, но мысль о присутствии собаки на Земле Франца-Иосифа показалась ему столь нелепой, что он не поверил своему слуху. Но лай повторился, и несколько раз. Неужели есть люди на этом пустынном острове? У Нансена, как он позже рассказывал, все перемешалось тогда в мыслях.

Но люди здесь были, потому что навстречу Нансену уже двигалась человеческая фигура. Этот замечательный момент Нансен описывает так:

„Мы постепенно приближались друг к другу. Я замахал шляпой, человек сделал то же. Потом мы протянули друг другу руки. С одной стороны — цивилизованный европеец в клетчатом английском костюме, высоких резиновых сапогах, тщательно выбритый и причесанный, благоухающий душистым мылом, запах которого издалека доносился до острого обоняния дикаря. С другой стороны — дикарь, одетый в грязные лохмотья, с длинными всклокоченными волосами и щетинистой бородой, с лицом настолько почерневшим, что естественного белого цвета нельзя было различить под толстым слоем ворвани и сажи. Ни один из них не знал, кто был другой, и откуда он пришел". Человек, встреченный Нансеном, был Джексон. Между ним и Нансеном произошел тогда следующий разговор (начинает Джексон):

— Здравствуйте.

— Здравствуйте.

— Я чрезвычайно рад вас видеть.

— Благодарю вас, я — тоже.
— Ваше судно здесь?
— Нет, его здесь нет.
— Не Нансен ли вы?
— Да, я Нансен.
— Клянусь, я страшно рад вас видеть.

И снова начались горячие рукопожатия.

Теперь Нансену и Иогансену возвращение на родину было обеспечено. Через месяц к мысу Флора подошел „Windward“ и доставил обоих полярных робинзонов в Норвегию.

Нансен открыл на северовостоке Земли Франца-Иосифа группу из четырех островов, названную им Белой Землей. После Нансена эти острова не посещались вплоть до 1931 года, когда их видели с дирижабля „Граф Цеппелин“. Оказалось, что Белая Земля состоит не из четырех, а из трех островов. В 1932 году к Белой Земле подходило экспедиционное судно „Н. Книпович“, а в следующем году промышляло зверобойное судно „Нерпа“.

Во время зимовки Нансен и Иогансен производили регулярные метеорологические наблюдения; ими сделаны также некоторые наблюдения над геоморфологией Земли Франца-Иосифа и собраны естественно-исторические коллекции.

В 1898 году экспедиция на Землю Франца-Иосифа была организована американским журналистом В. Уэльманом, ставившим себе целью с одной стороны географическое исследование архипелага, протяжение которого к востоку оставалось еще невыясненным, с другой стороны,— если не достижение полюса, то возможное к нему приближение.

Экспедиция, в составе четырех американцев и пяти норвежцев, вышла в июле 1898 года на судне „Fridtjof“ из Архангельска и 28 июля была у мыса Флора. Здесь на борт судна был взят один из джексоновских сараев, который должен был служить экспедиции жилым домом. Местом зимовки Уэльман избрал мыс Тегеттгоф на острове Галля (на юговостоке Земли Франца-Иосифа). Выгрузив здесь провиант, сарай Джексона и снаряжение экспедиции, „Fridtjof“ пошел обратно в Норвегию. Жизнь в досчатом сарае оказалась мало комфортабельной: температура внутри дома зимою держалась ниже — 10° С, стены и потолок были постоянно покрыты инеем.

Осенью участники экспедиции устроили продовольственное депо на западном берегу Земли Вильчека, которое должно было облегчить Уэльману его поход к полюсу. Впрочем, это депо, получившее громкое название форта Мак-Кинлея, находилось всего лишь в 80 км от мыса Тегеттгофа. В форте Мак-Кинлея была сооружена хижина из камней, моржовых шкур и нескольких кусков плавника. По мало понятным соображениям Уэльман решил оставить здесь на зиму двух человек. Вызвались матросы Бьервиг и Бентсен. Оба уже были знакомы с полярными странами. Бьервиг когда-то промышлял на Шпицбергене, а Бентсен три года дрейфовал в Полярном бассейне на нансеновском „Фраме“.

Ненужная затея с устройством продовольственного склада почти под боком стоянки экспедиции окончилась, к сожалению,

печально. Когда прошла полярная ночь, Уэльман на своем пути к северу завернул в форт Мак-Кинлея. У входа в хижину он встретил Бьервига, который поведал ему печальную новость, что Бентсен еще в ноябре занемог и скончался в начале января. Затем Бьервиг пригласил Уэльмана в хижину, где стал приготовлять горячий кофе. Внимание Уэльмана привлекли два спальных мешка. Один из них показался ему занятым чем-то.

— Где вы похоронили Бентсена?..

— Я его вовсе не хоронил, он лежит вот здесь,— и Бьервиг указал на один из спальных мешков.

Когда Уэльман подошел к мешку, он мог убедиться, что там действительно находился труп Бентсена. Вместе с мешком он смерзся в одно целое и был тверд, как камень. Бьервиг рассказал, что его товарищ, чувствуя приближение смерти, просил не хоронить его во время полярной ночи, опасаясь, как бы труп его, недостаточно хорошо зарытый, не сделался достоянием песцов и медведей. Бьервиг исполнил эту просьбу и втечение двух месяцев, в одиночестве полярной ночи, лежал рядом с телом умершего друга. По словам Уэльмана, тяжелая обстановка, в которой пришлось жить Бьервигу, почти не повлияла на него. „Он был здоров, любезен и казался почти нормальным. Только нервничал немного и жаловался на бессонницу".

На следующий день тело Бентсена общими усилиями было похоронено. Мороз стоял зверский,— термометр Цельсия показывал 42 градуса ниже нуля,— и с ледника дул резкий ветер. При такой погоде устройство могилы представляло не легкий труд. Но Бьервига это не смущало. Когда все уже ушли в хижину, считая тяжелый долг исполненным, Бьервиг еще долго возился около могилы, тщательно обкладывая ее камнями.

— Я обещал ему, что медведям и песцам он не достанется.

Поход Уэльмана к северу, с целью достижения рекордно-высокой широты, оказался совсем неудачным. Около острова Рудольфа Уэльман попал на торосистом льду в трещину и сломал ногу, так что возвращаться ему пришлось лежа на санях. Между островом Рудольфа и Белой Землей Уэльман усмотрел четыре новых острова, которые и нанес на свою карту. Впоследствии, однако, выяснилось, что никаких островов здесь нет.

Более удачной оказалась санная поездка, предпринятая весною метеорологом экспедиции Болдуином в восточную часть архипелага, где им был открыт большой остров Грэем-Белль. 27 июля на мыс Тегеттгоф за экспедицией пришло судно „Capella". Во время возвращения на этом судне были открыты еще три острова: Блисс, Брайс и Альджер.

В тот год, когда Уэльман покинул Землю Франца-Иосифа, сюда прибыла другая экспедиция, которая тоже ставила себе целью достижение высоких широт, при удаче — самого полюса. Эта экспедиция была организована герцогом Абруццким, который и стал во главе ее. Согласно плану, экспедиция должна была на судне дойти до крайних северных пределов Земли Франца-Иосифа, перезимовать там, а весной группа людей во главе с герцогом Абруццким предполагала двинуться отсюда



Зимовье итальянской экспедиции в бухте Теплиц



Путешествие Каньи к полюсу

на собаках по морскому льду по направлению к полюсу. Для экспедиции в Норвегии было приобретено хорошее китобойное судно, специально выстроенное для плавания в полярных водах, грузоподъемностью в 570 тонн. Итальянцы назвали его „Stella Polare". В экспедиции участвовало 20 человек, причем судовой состав состоял главным образом из норвежцев, а остальные были итальянцы. Производство научных работ лежало на капитане У. Каньи, лейтенанте Ф. Кверини и докторе А. Кавальи-Молинелли. Провиантом экспедиция была обеспечена на 4 года.

30 июня 1899 года „Stella Polare" прибыла в Архангельск, где на борт были взяты собаки, доставленные сюда из западной Сибири (всего 121), и некоторое снаряжение. Экспедиция покинула Архангельск 12 июля и уже 20 июля была у мыса Флора, не встретив в Баренцовом море затруднений со стороны льдов. На мысе Флора, на случай возможной гибели судна, был выгружен запас провианта на 8 месяцев для 20 человек, 5 тонн угля и 4 шлюпки. 26 июля „Stella Polare" покинула мыс Флора и вошла в Британский канал, где произошла встреча с возвращавшейся на „Capella" экспедицией Уэльмана. Без особых затруднений „Stella Polare" прошла в море Виктории и 8 августа достигла здесь широты 82° 04′ N, в то время являвшейся рекордной для свободно плавающего судна в европейском секторе Арктики.

Герцог Абруццкий предполагал устроить базу экспедиции на Земле Петермана, но так как этой земли нигде не было видно, то было решено поставить судно на зимовку в бухте Теплиц у западного берега острова Рудольфа. Эта бухта является совершенно незащищенной от напора льдов со стороны моря, в чем экспедиция могла вскоре убедиться. 8 сентября льды стали нажимать на судно и выдвинули его на прибрежную отмель. Судно получило сильную течь, и попытки откачать воду успеха не имели. Топки вскоре залило. С лихорадочной поспешностью принялись за выгрузку провианта, топлива и снаряжения.

Так как экспедиция рассчитывала зимовать на судне, то материалами для постройки дома она не располагала. Пришлось зазимовать в палатке. На берегу бухты Теплиц были поставлены две большие палатки, поверх которой была раскинута еще третья. В промежутках между палатками хранились съестные припасы и снаряжение. Слой воздуха между внутренней и внешней палатками служил прекрасным изолятором. Даже в самое холодное время года температура воздуха во внутренней палатке держалась около + 15° C, когда топилась печь, а ночью она опускалась до + 1°. Расход угля не превышал 50 кг в сутки. Собаки помещались в отдельных досчатых сараях.

Зимою герцог Абруццкий сильно отморозил себе руку, и ему пришлось ампутировать два пальца. Это лишило его возможности участвовать в весеннем походе к полюсу. Во главе полюсной партии стал капитан Каньи, покинувший бухту Теплиц 11 марта на 13 нартах, в которые были запряжены 102 собаки. Полюсную группу сопровождали две вспомогательные партии, каждая в составе 3 человек. Цель этих вспомогательных партий состояла в том, чтобы дать Каньи возможность приступить к

расходованию собственного провианта на возможно большем удалении от земли Франца-Иосифа. Первая вспомогательная партия покинула Каньи 23 марта, вторая — 31 марта. Из этих партий в бухту Теплиц вернулась только последняя, первая же — в составе лейтенанта Кверини, машиниста Стеккена и горного проводника Олльера — пропала без вести.

Путь по морскому льду был очень труден. Необычайные нагромождения торосов, сквозь которые иногда часами приходилось прорубаться с помощью топора, сильно замедляли продвижение. Временами встречались широкие каналы во льду, которые также задерживали путешественников. Втечение всего марта морозы стояли крепкие, и температура воздуха опускалась ниже — 50°. От морозов итальянцы страдали много. Когда путники по вечерам готовились к ночлегу, то спальные мешки оказывались твердыми, как дерево. Приходилось их растягивать, на что уходило не мало времени, но и после этого человеку только с трудом удавалось втиснуться в мешок. От дыхания мешки изнутри покрывались инеем. Когда человек забирался в мешок, то этот иней постепенно таял, и просыпаться приходилось в мокром, холодном компрессе. Как только путники вылезали из мешков, одежда на них мгновенно замерзала.

Вместе с Каньи к полюсу шли горные проводники Петигакс и Фенойлье и матрос Канепа. На последнем лежала тяжелая обязанность убивать собак, ибо по расчету до полюса можно было дойти только в том случае, если кормить собак мясом собак же. К обязанности мясника Канепа приступил 1 апреля. Первой жертвой пала маленькая черная собака, которая повредила себе ногу и потому была менее полезна, чем другие. Для оставшихся 48 собак она доставила 11 пайков. Постепенно выбор обреченных собак становился все труднее. Сначала уничтожали самых слабых, потом таких, которые имели привычку грызть упряжь или убегали ночью, а утром не давались в руки.

25 апреля Каньи окончательно убедился в том, что вследствие слишком медленного передвижения по льду дойти до полюса не удастся. Утешением было то, что в этот день путники находились уже в широте 86° 34′ N, т.-е. побили на 20 миль рекорд, поставленный Нансеном в 1895 году. На крайнем северном пункте Каньи положил на лед три жестяные трубки, куда были вложены записки со следующим содержанием: „25 апреля 1900 года; широта 86° 31′ N,[1] долгота 68° к востоку от Гринвича. Достигнув этого пункта, я возвращаюсь обратно, имея при себе съестных припасов на 30 дней, 200 пайков пеммикана, 4 нарты и 34 собаки с 300 пайков для них. Все здоровы. Каньи“.

Обратный путь оказался во много раз тяжелее, чем путь к северу, тем более, что путники были сильно утомлены и истощены. Уже на третий день обратного пути Каньи почувствовал такую слабость, что садился на сани. Канепа тоже еле передвигал ноги. Каньи, кроме того, страдал еще от боли в от-

---

[1] Сделанное позже более точное вычисление показало, что Каньи достиг широты 86° 34′.

мороженном пальце, который сильно гноился. Каньи решился ампутировать палец при помощи ножниц, так как другого инструмента не было. По этому поводу он записал в своем дневнике следующее: „Маленькая косточка оказалась очень твердой, и резать ее было очень больно. На эту маленькую операцию, которую доктор кончил бы в три минуты, я потратил два часа, доставив этим не особенно приятное развлечение своим спутникам, которые вынуждены были помогать мне. Канепа не выдержал и, несмотря на бурю и метель, вышел из палатки“.

Уже в начале мая состояние морского льда стало сильно изменяться: всюду появились полыньи и каналы, а ледяные поля покрылись глубоким снегом, в котором путники увязали по бедра. В довершение бед льды течением и ветром беспрестанно относило на запад, отдаляя путников от острова Рудольфа, к которому они стремились. Можно ли будет — при том убийственно медленном передвижении, которое только было возможно по этой ужасной ледяной поверхности,— преодолеть этот дрейф? Этот вопрос — вопрос жизни или смерти — неотступно стоял перед Каньи и днем и ночью. 19 мая он записал в свой дневник: „Спутники мои скоро заснули, но я не мог закрыть глаз от лихорадочного волнения. Я вынул свою записную книжку, вычислял и снова перевычислял наше местоположение и ломал себе голову над тем, что нас ожидает... Бывают минуты, когда я думаю, что все кончится катастрофой. Когда съестные припасы выйдут, и мы не в состоянии будем бороться с течением, перед моими глазами вырастает призрак голода... Ужасный конец Де Лонга[1] и экспедиции Грили[2] представляются мне со всеми страшными подробностями, и среди окружающей меня тишины я с сожалением смотрю на спутников, спящих около меня... Но будем бороться до конца“.

В начале июня море превратилось, по выражению Каньи, в „полярное болото“. Каждый день приходилось на небольших льдинах, служивших в качестве паромов, переправляться через большие полыньи и каналы. Нередко льдины не выдерживали, и тогда путники падали в ледяную воду, а груз на нартах подмокал. О том, чтобы двигаться по определенному курсу, уже не могло быть речи. Шли, куда позволял лед. При этом случалось, что после многих часов отчаянных усилий путники выходили на льдину, на которой обнаруживали свои собственные следы.

Провианта становилось все меньше, течение продолжало увлекать путников на запад, а состояние льда все ухудшалось. 8 июня Каньи пишет в дневнике: „Чтобы получить воду для питья, мы растопляем снег; горючим материалом нам служит собачий жир.[3] Копоть от фитиля попадает в кастрюлю и ло-

---

[1] Де Лонг, начальник американской экспедиции на судне «Жанетта», погиб с большею частью своего экипажа от голода в устьи Лены в 1881 году.

[2] Из 26 участников американской экспедиции Грили, проведшей три года в арктической Америке (1881—84), осталось в живых только семь человек.

[3] Итальянцы часто встречали на своем пути тюленей, но, очевидно, не умели на них охотиться. Как известно, тюлений жир является почти единственным горючим материалом, которым пользуются эскимосы.

жится черным слоем в снег. Вода, образовавшаяся из снега, принимает темный цвет и отдает не особенно приятным вкусом жира; тем не менее мы пьем ее с удовольствием. В каяке у нас спрятаны были две ноги недавно убитых собак. Мы отделили мясо от одной из них, порезали его маленькими кусочками и вместе с маслом и солью сварили в котелке. Мясо было твердое и сладковатого вкуса, но мы громко уверяли друг друга, что оно замечательно вкусно".

На следующий день на горизонте, наконец, показалась земля. 13 июня путники дошли до небольшого острова Омманей и в первый раз за 85 дней расположились лагерем на твердой земле, не опасаясь ни ветров, ни течений. Переход до базы экспедиции на острове Рудольфа был одним из самых трудных и занял 10 дней. Все время приходилось скакать со льдины на льдину, которые то погружались в воду, то кувыркались под ногами. 16 июня Каньи записал: „Жертвой нашей пал сегодня мой личный друг Грассо; он доставил нам много хорошего мяса. Собаку эту подарил мне Нансен; она родилась на „Фраме" под 85° сев. широты". 23 июля путники дошли, наконец, до бухты Теплиц. Радость возвращения была, однако, омрачена известием, что Кверини с двумя своими спутниками, два месяца назад расставшиеся с Каньи, в бухте Теплиц не появлялись... В следующем году зафрахтованное герцогом Абруццким судно „Capella" поставило трем погибшим памятник на мысе Флора. Этот памятник стоит там и сейчас. На той стороне камня, которая обращена к северу,— туда, где отважных исследователей настигла неожиданная смерть,— высечены их имена.

В июне начались работы по ремонту судна и его освобождению изо льда. 16 августа „Stella Polare" покинула место зимовки и в сентябре прибыла в Норвегию.

На Земле Франца-Иосифа экспедиция герцога Абруццкого новых географических открытий не сделала. Во время путешествия Каньи было доказано, что Земля Петермана, которую Пайер видел с крайнего северного мыса острова Рудольфа, на самом деле не существует. Существенные результаты экспедиция дала в области геофизики, а доктором Кавальи были произведены зоологические, ботанические и минералогические сборы.

Попытка Уэльмана и итальянской экспедиции герцога Абруццкого пройти от Земли Франца-Иосифа пешком по пловучим льдам до северного полюса была повторена американцем Болдуином, принимавшим участие в экспедиции Уэльмана. Экспедиция Болдуина была осуществлена на средства американского капиталиста Циглера. В ней участвовало 45 американцев и норвежцев и 6 остяков, взятых для ухода за собаками. Оборудована она была необычайно богато. Достаточно упомянуть, что в качестве транспортных средств экспедиция располагала 420 собаками и 15 сибирскими пони.

Однако результаты экспедиции совершенно не соответствовали затраченным на нее средствам. После проведенной на острове Альджере зимы (1901—1902) участники экспедиции совершили несколько санных экскурсий по Земле Франца-Иосифа,

имевших целью устройство складов провианта на северных островах архипелага. На следующее лето экспедиция вернулась в Америку. Научных результатов экспедиция Болдуина, стоившая около миллиона, дала очень мало, и о ней имеются только небольшие заметки в журналах и газетах. Причиной неудачи экспедиции явились раздоры между американскими и норвежскими ее участниками.

Жалкие результаты экспедиции Болдуина, однако, не обескуражили Циглера, и он уже в следующем (1903) году отправил на Землю Франца-Иосифа новую, не менее хорошо снаряженную экспедицию. В состав экспедиции входили одни американцы, с Фиала во главе. Фиала был раньше кавалеристом и участвовал в экспедиции Болдуина в качестве фотографа. Главной целью экспедиции Фиала было тоже достижение северного полюса, но в этом направлении экспедиция потерпела полное фиаско.

Несмотря на то, что уже печальный опыт итальянской „Stella Polare" показал, что бухта Теплиц является крайне неудачным местом для зимовки судна, Фиала все же решил избрать местом своей стоянки именно эту бухту. Начальника экспедиции уж очень соблазняло то, что бухта Теплиц является на Земле Франца-Иосифа наиболее далеко выдвинутой к северу, а потому достижение полюса казалось отсюда наиболее вероятным. Предостережения опытного капитана „Америки", как называлось судно экспедиции, не помогли,—Фиала настоял на своем, и в конце лета 1903 года „Америка" встала в бухте Теплиц на зимовку.

За выбор этой бухты экспедиция дорого поплатилась. Во время жестокого осеннего шторма в бухте взломало лед, „Америку" сорвало с якоря и вместе со льдом вынесло в открытое море. Втечение трех суток судно, гонимое беспощадным ветром, дрейфовало в темноте полярной ночи в различных направлениях, под постоянной угрозой разбиться о какой-нибудь скалистый остров. Только на четвертые сутки „Америку", совершенно обледенелую, удалось снова привести в бухту Теплиц.

В декабре судно подверглось здесь такому напору льдов, что дало сильную течь, и участникам экспедиции пришлось оставить его и перебраться на берег. Здесь они устроились в досчатом доме, вывезенном в разобранном виде из Норвегии.

В конце января поднялся страшный ураган, продолжавшийся несколько дней. Метель была так сильна, что на расстоянии нескольких метров ничего нельзя было разглядеть. Когда буря стихла, то участники экспедиции с удивлением увидели, что там, где стояло их судно, теперь находился один битый лед. Затонула ли „Америка" на месте, или же погибла подальше, в море королевы Виктории,—так и осталось невыясненным.

Из своей базы на острове Рудольфа Фиала три раза отправлялся на собаках и пони к северу, но каждый раз его останавливали непроходимые нагромождения торосов, и он возвращался обратно, отойдя от Земли Франца-Иосифа только на небольшое расстояние. Дальше 82 градуса северной широты ему пройти не удалось.

По окончании первой зимы Фиала предложил желающим отправиться на мыс Флора, чтобы ждать прихода вспомогательного судна и покинуть на нем Землю Франца-Иосифа. Сам же Фиала решил остаться на Земле Франца-Иосифа еще на один год и повторить попытку побить рекорд Каньи. Партия, отправлявшаяся на мыс Флора, состояла из 25 человек. Она покинула бухту Теплиц 30 апреля 1904 года на 16 санях, в которые были запряжены пони, и на 9 собачьих нартах.

Во время перехода до мыса Флора, куда партия прибыла 16 мая, три лошади были застрелены на корм собакам, а одна пала от истощения. Собаки, которых было 64, пришли в хорошем состоянии. По прибытии на мыс Флора обнаружилось, что пони заболели инфекционной болезнью, и всех их, за исключением двух, пришлось пристрелить. Последние были застрелены на пропитание позже.

Американцы расположились на мысе Флора в постройках Джексона и с нетерпением стали ожидать прихода судна. Но их ждало разочарование: посланный на Землю Франца-Иосифа корабль не мог пробиться через льды, и американцам волей-неволей пришлось зазимовать на мысе Флора. Покидая бухту Теплиц, американцы, естественно, могли захватить с собою только немного провианта. К счастью, на мысе Флора имелись запасы, оставленные экспедицией Джексона (для воздухоплавателя Андрэ) и экспедицией герцога Абруццкого.

Охота также явилась существенным подспорьем. За лето было убито 17 медведей, 16 моржей, столько же тюленей и несколько сот кайр. Моржовая печень по своим высоким вкусовым качествам очень ценилась участниками экспедиции. В начале лета американцы усиленно занимались сбором яиц на скалах мыса Флора. На этих же скалах, на высоте 180 метров над уровнем моря, был найден бурый уголь, которым американцы и отопляли помещения втечение всей следующей зимы.

Поздней осенью, когда уже наступила полярная ночь, несколько человек решили вернуться с мыса Флора в бухту Теплиц. Осень является крайне неблагоприятным временем для экскурсий на Земле Франца-Иосифа, и этот переход был связан с очень большими трудностями. Проливы среди островов еще не замерзли, но были забиты сплоченным льдом, носившимся в разные стороны под влиянием приливо-отливов. При таких условиях проливы нельзя было пересечь ни на лодке, ни пешком.

Матрос Мэкиернен так сильно отморозил себе пальцы ног, что, с трудом добравшись до острова Альджера, решил здесь зазимовать в домике, оставленном экспедицией Болдуина. Составить ему компанию вызвался Риллье, заведывавший хозяйственной частью экспедиции. Когда весной следующего года остров Альджер посетил один из отрядов экспедиции, то нашел здесь обоих зимовщиков вполне здоровыми.

Путешествие полярной ночью едва не стоило Фиала жизни. На острове Гукера он провалился в глубокую ледниковую трещину, в сужении которой, на глубине 20 метров, он застрял, не достигнув дна. В то время, когда Фиала вытаскивали из тре-

щины, провалился еще один из путников. К счастью, падение того и другого обошлось благополучно, и при помощи каната они были извлечены из трещины невредимыми.

Таким образом, зимою 1904/05 года экспедиция Фиала оказалась разбитой на три группы, которые находились на мысе Флора, в бухте Теплиц и на острове Альджера. Весною 1905 года участники экспедиции, жившие в бухте Теплиц, стали постепенно перебрасываться на остров Альджер. Последние обитатели Земли Рудольфа покинули ее 26 мая. 30 июля к Земле Франца-Иосифа подошло вспомогательное судно „Terra Nova", на котором экспедиция вернулась в Норвегию.



Г. Я. Седов

Хотя экспедиция Фиала в отношении достижения высоких широт никакого успеха не имела, ею добыты, однако, весьма ценные научные результаты. Обширные работы по съемке островов архипелага, веденные во время многочисленных переходов, главным образом научными сотрудниками экспедиции Петерсом и Портером, внесли существенные изменения и дополнения в карту Земли Франца-Иосифа. Экспедиции Фиала мы обязаны составлением лучшей до настоящего времени карты этого архипелага.

В 1912 году Земля Франца-Иосифа привлекла внимание русского полярного исследователя Г. Я. Седова, который, подобно его предшественникам, хотел использовать этот архипелаг в качестве базы для достижения северного полюса. Как мы уже видели, дойти до Земли Франца-Иосифа Седову в 1912 году не удалось, так как экспедиционное судно „Фока" было затерто льдами у северозападных берегов Новой Земли. Лед взломало здесь только 3 сентября 1913 года, когда экспедиция и продолжала свое плавание к Земле Франца-Иосифа. Запас топлива на судне был крайне ограничен и, пробиваясь через тяжелые многолетние льды к Земле Франца-Иосифа, в топках вместо угля жгли уже звериное сало, тросы и старые паруса. 13 сентября „Фока" бросил якорь у мыса Флора. Подобрав здесь жалкие остатки угля, оставленные экспедицией Фиала, и набив моржей, экспедиция направилась через Британский канал на север с целью дойти до Земли Рудольфа. На широте мыса Муррей „Фока"

был остановлен непроходимым льдом, и так как топливо к этому времени почти иссякло, то приходилось где-нибудь поблизости стать на зимовку. Местом зимовки очень удачно была выбрана бухта у северозападного берега острова Гукера, которую Седов назвал бухтой Тихой.

Условия к началу второй зимовки экспедиции были мало благоприятными. Из 80 собак, взятых в Архангельске, уцелело меньше половины. Запас топлива сводился к нескольким моржовым шкурам, 300 кг угольного порошка, пустым бочкам и ящикам. Втечение зимы судно отоплялось звериным салом и переборками между каютами. Вследствие крайне однообразной, притом частью недоброкачественной пищи и недостатка све-



„Фока“ во льдах Баренцова моря

жего мяса, среди участников экспедиции распространилась цынга. Только у трех человек экспедиции, с самого начала отказавшихся от солонины (весьма низкого качества), не было никаких признаков цынги.

Седов тоже был болен цынгой, но ни болезнь, ни просьбы участников экспедиции не могли сломить его воли, и 15 февраля 1914 года еще до восхода солнца он вышел из бухты Тихой на полюс. В спутники себе Седов выбрал матросов Г. И. Линника и А. И. Пустошного. Оба шли совершенно добровольно, едва ли представляя себе неизбежный исход похода. Провиант, которого могло хватить только до полюса, но никак не на обратный путь, был уложен на три нарты, в каждую из которых запрягли 8 собак.

Путь полюсной партии лежал по восточной стороне Британского канала к северу. Уже в первые дни Седов мог проходить только небольшие расстояния, так как у него сильно болели опухшие от цынги ноги. Вскоре к этому прибавилась боль в груди, которая становилась особенно мучительной при сильных ветрах. На седьмой день по выходе с судна Седов уже вовсе не мог идти и был вынужден сесть на нарту. Линник и Пустошный все время убеждали Седова вернуться, но он не желал и слушать об этом. „Улыбнется и махнет рукой",— рассказывал Линник. Седов большие надежды возлагал на бухту Теплиц, где думал подкрепиться оставленными там итальянцами и американцами продовольственными запасами и отдохнуть. „В Теплиц-бае я в пять дней поправлюсь",— не переставал он повторять.

28 февраля путники дошли до какого-то пролива, где их остановила большая полынья. Судя по описанию матросов, это был пролив Неймайера, к северу от Земли Карла-Александра. К этому времени Седов уже часто терял сознание. Однако, лежа привязанным к нарте, он крепко держал в руке компас и время от времени поглядывал на него, опасаясь, что матросы повезут его на юг. Только убедившись в том, что направление магнитной стрелки на норд совпадает с направлением движения нарты, он успокаивался и впадал в забытье. Всю безнадежность своего предприятия он все же сознавал вполне ясно и временами шептал про себя: „Эх, эх... все пропало".

Чтобы добраться до острова Рудольфа, который уже виднелся впереди, пришлось сделать большой обход на восток кругом полыньи. Но до этого острова Седову уже не суждено было дойти. Он стал жаловаться на невыносимый холод и просил спутников стать лагерем. Это было 2 марта, когда Седов уже настолько плохо себя чувствовал, что перестал вести дневник. Последняя запись в нем была сделана накануне — 1 марта. Разбили палатку, до которой Седов едва добрался на четвереньках. После того как матросы натерли ему ноги,— на них уже появились темные цынготные пятна,— Седов приказал везти его дальше. Линник пошел впереди, а нарту с Седовым вел сзади Пустошный. На одном повороте Седов, лежавший на нарте в мешке, свалился с нее и упал на снег. Он был без сознания и не заметил своего падения. Только, когда матросы уже стали раскидывать палатку, он спросил: „Линник, почему нарта стоит на месте, а не движется вперед?"

Лагерь 2 марта, насколько можно судить со слов матросов, был раскинут в проливе Неймайера, приблизительно в 3 км к югу от острова Рудольфа.

На следующий день неистовствовала буря. Седову стало совсем плохо. Чтобы как-нибудь облегчить его страдания, матросы обсыпали палатку снегом, внутри же все время горел примус. Пустошный тоже был болен, из горла и носа у него шла кровь, несколько раз он падал в обморок.

Жестокий шторм продолжался три дня. Нарты занесло снегом, и, чтобы достать керосин, приходилось долго раскапывать их. Замерзли две собаки. Голова Седова почти все время лежала

на коленях у матросов, которые около его груди держали горящий примус. 5 марта, в 2 часа 40 минут, Седов скончался. Последние его слова были: „Линник, Линник, поддержи“. Но эту просьбу человека, который никогда ни просил, а всего добивался сам, исполнить было уже нельзя.

„Я и Пустошный,— рассказывал Линник,—минут пятнадцать стояли на коленях и молча глядели друг на друга. Затем я взял чистый носовой платок и покрыл им лицо начальника. Первый раз в своей жизни я не знал, что предпринять, и начал дрожать от необъяснимого страха“.

Посовещавшись, матросы решили пойти в бухту Теплици пополнить свои продовольственные запасы, а главное взять керосину. Тело Седова они хотели везти на судно. Но буря еще свирепствовала, и о том, чтобы покинуть стоянку, не могло быть и речи. Целую ночь Линник и Пустошный дрогли у тела умершего. Примус уже не горел, так как запасы керосина приходили к концу.

Только на четвертый день ветер, наконец, затих. Когда матросы вышли из палатки, то обнаружили еще одну околевшую собаку. Увязав нарты и положив на одну из них тело Седова, они двинулись к острову Рудольфа. Но здесь их ждало разочарование: к западному берегу острова вплотную подходила открытая вода, преграждавшая путь в бухту Теплиц. Идти же по леднику матросы не рискнули. От мысли везти тело Седова на судно пришлось отказаться и хоронить его тут же на острове. Седов был похоронен в меховой одежде, гроб ему заменил брезентовый мешок. Над небольшой кучей камней, наваленных на тело, был установлен крест из лыж, а рядом был положен флаг, который Седов хотел водрузить на полюсе. Около могилы была оставлена нарта, на которой покойный сделал свой последний путь к северу. Судя по описанию матросов, Седов похоронен на мысе Бророк на острове Рудольфа.

Обратный путь в бухту Тихую был очень труден. Сильнейшие вьюги мешали матросам ориентироваться среди многочисленных островов архипелага, и они часто сбивались с пути. Собаки, изнуренные скудным питанием и холодом, стали падать. Очень страдали от холода и матросы, так как им приходилось беречь керосин, и на стоянках они не имели возможности отогреться. В отсыревшем спальном мешке они долго не могли заснуть и лежали, лязгая от холода зубами. На шестой день пути иссякли последние капли керосина, и матросы уже не могли согревать себе пищу. Для питья пользовались снегом, который оттаивали в кружке, держа ее в руках и дыша на нее.

До судна Линник и Пустошный все же дотащились. Благодаря охоте на птиц, свежее мясо имелось в то время на судне в изобилии, и здоровье матросов стало быстро поправляться. 14 марта, незадолго до возвращения в бухту Тихую Линника и Пустошного, здесь от цынги скончался механик И. А. Зандер.

Весною участники экспедиции предприняли несколько экскурсий в южной части архипелага. Н. В. Пинегин посетил мыс Флора и остров Белль; В. Ю. Визе произвел съемку острова Гукера и некоторых островов к востоку от него; М. А. Павлов

исследовал остров Гукера с геологической стороны. Впервые на Земле Франца-Иосифа были поставлены систематические наблюдения над движением ледников.

Лед в районе зимовки взломало 25 июля, и 30 июля „Фока" покинул бухту Тихую. Чтобы дойти до мыса Флора, пришлось выпилить на топливо фальшборты и внутреннюю палубу. Кроме того, участники экспедиции на пути к мысу Флора охотились на морских зайцев, с которых тут же снималось сало и бросалось в топки. 2 августа „Фока" подошел к мысу Флора и обнаружил здесь двух участников экспедиции Брусилова — штурмана Альбанова и матроса Конрада, которые и были взяты на борт. На мысе Флора экспедиция Седова разобрала на топливо и погрузила на „Фоку" постройки экспедиции Джексона.

8 августа „Фока" покинул мыс Флора и направился к Мурманскому берегу. Топлива, взятого на мысе Флора, нехватило, чтобы добраться до открытого моря, где судно могло продолжать свой путь под парусами. Когда было сожжено последнее джексоновское бревно, в топки пошли стеньга, утлегарь, бимсы, внутренняя обшивка и даже мебель. Этого хватило как-раз для того, чтобы 21 августа выйти на чистую воду. Через несколько дней экспедиция пришла в становище Рынду на Мурмане, а оттуда направилась в Архангельск, где „Фока", имевший чрезвычайно сильную течь, вскоре затонул в Северной Двине.

В то самое время, когда „Фока", покинув Землю Франца-Иосифа, пробивался через льды на юг, через эти же льды на север шло судно „Герта", отправленное Гидрографическим управлением на поиски экспедиции Седова. Начальником спасательной экспедиции был Ислямов, а капитаном судна — И. П. Ануфриев. 29 августа „Герта" прибыла к мысу Флора,[1] где Ислямов из оставленной здесь записки узнал, что экспедиция Седова вместе с двумя участниками брусиловской экспедиции покинула Землю Франца-Иосифа уже 8 августа. „Герта" оставила на мысе Флора склад продовольствия и, бегло осмотрев берег от мыса Флора до мыса Кроутера, пошла к Новой Земле. Настоящих поисков пропавших людей из партии Альбанова предпринято не было. Все пребывание „Герты" у берегов Земли Франца-Иосифа продолжалось только одни сутки.

На мысе Флора Ислямов поднял русский национальный флаг и, ввиду войны с Австро-Венгрией, объявил Землю Франца-Иосифа присоединенной к владениям России, переименовав ее при этом в „Землю Романовых". Русским правительством это переименование, однако, не было признано.

В следующем году (1915) Гидрографическое управление отправило на Землю Франца-Иосифа новую экспедицию на судне „Андромеда", под командой капитана Г. Поспелова. Экспедиция эта должна была убедиться в том, нет ли на Земле Франца-Иосифа участников экспедиций Брусилова и Русанова, а также

[1] Интересно отметить, что на прохождение пояса льдов в Баренцовом море «Герта» потратила 15 суток, тогда как «Фока» на своем жалком топливе прошел эти же льды в 12 суток.

построить на мысе Флора дом-убежище с полным хозяйственным инвентарем, взамен разобранных экспедицией Седова джексоновских построек.

Плавание „Андромеды“ было еще менее удачным, чем плавание „Герты“ в 1914 году: судно не могло даже дойти до Земли Франца-Иосифа, и дом-убежище на мысе Флора так и остался невыстроенным. Чтобы дополнить перечень безрезультатных поисковых экспедиций, необходимо еще отметить, что в 1915 году Гидрографическое управление послало „Герту“, под начальством доктора Когана, для осмотра берегов Шпицбергена и поисков экспедиции Брусилова в Гренландском море. Вследствие очень неблагоприятного состояния льдов, „Герта“ обследовала только западные берега Шпицбергена, северные же остались не посещенными.



В. И. Альбанов

Обратимся теперь к судьбе Альбанова и его спутников, которые, как мы видели в предыдущей главе, покинули „Св. Анну“ 13 апреля 1914 года, когда судно находилось к северу от Земли Франца-Иосифа.

Поход Альбанова к Земле Франца-Иосифа был полон необычайных трудностей и лишений. Экспедиция Брусилова не имела никакого снаряжения для санных путешествий. Нарты и каяки смастерил на „Св. Анне“ сам Альбанов. Ездовых собак не было, и тянуть нарты приходилось людям. Нарт и каяков в партии Альбанова было семь, продовольствия имелось на два месяца. Этот груз оказался, однако, слишком тяжелым для ослабевших после трудной зимовки путников. „Только что мы налегли на лямки,— пишет Альбанов,— как с троими из нас приключилась дурнота: сильное головокружение и слабость такая, что пришлось здесь же около нарт лечь на снег и полежать минут пятнадцать“. Не оставалось ничего другого, как перетаскивать нарты в несколько приемов. При таком способе, когда один и тот же путь приходилось делать по несколько раз, партия подвигалась вперед, конечно, очень медленно, тем, более, что дорога среди нагроможденных торосов была чрезвычайно тяжелая. В среднем за сутки удавалось проходить около 3½ км.

Уже на десятый день три матроса не выдержали трудности пути и попросились обратно на судно. Альбанов отпустил их,

а оставленные ими две нарты и два каяка были разобраны на топливо.

Самым тяжелым, однако, оказались не торосы и не размокший снег, в котором путники проваливались по колени, а другое предательство, которое путникам приготовили льды: выяснилось, что льды все время относит к западу, т. е. прочь от земли. Такой же дрейф льдов, как мы видели выше, наблюдал в этом районе и Каньи. Судя по географической широте, определявшейся Альбановым по солнцу, путники уже давно должны были бы находиться на острове Рудольфа, между тем земли не виделось и следа... Всем стало ясно, что их проносит мимо земли. Это было ужасное открытие. Многие стали падать духом. Усилились заболевания цынгой. „Куда еще дальше идти? Все равно погибать. Зря только перед смертью маяться",— такие возгласы стали раздаваться все чаще и чаще, когда после недолгого сна Альбанов будил своих спутников и убеждал продолжать путь. Вскоре дошло до того, что единственным оставшимся у Альбанова средством побудить своих спутников идти вперед было физическое воздействие. Только побоями можно было еще заставить двигаться этих ослабевших и впавших в отчаяние людей.

Наконец, 18 июня Альбанову показалось на горизонте нечто напоминающее землю... „Не могу сказать наверно, что это такое,— пишет Альбанов в своем дневнике,— по крайней мере землю я не так представлял себе. Это были два белых или даже розоватых облачка над самым горизонтом. Они долго не меняли ни формы, ни места, пока их не закрыло туманом. Не понимаю, что это такое. Я даже ничего не говорю про виденное мною своим спутникам. Слишком часто приходится нам ошибаться за два месяца нашего скитания по льду и принимать за землю и облака, и отдаленные торосы".

Только через четыре дня Альбанов окончательно убедился в том, что перед ним земля. Это была крайняя югозападная часть Земли Франца-Иосифа—так называемая Земля Александры. Долго не верил Альбанов в правильность своего открытия,— таким странным показался ему этот остров, почти сплошь покрытый ледником. „Эта земля какая-то сказочная, фантастическая, почти такая же далекая от действительности, как картина. Ее странный, ненатуральный, лунный цвет, правильная, как по лекалу очерченная форма совершенно не дают понятия о расстоянии, какое отделяет нас от земли". Почти такое же впечатление острова Земли Франца-Иосифа произвели и на Нансена, когда он их впервые увидел с пловучих льдов.

Однако добраться до этой „лунной земли" было не легко. Хаотические нагромождения торосов и то и дело появлявшиеся во льдах полыньи и каналы являлись преградой, поэтому приходилось делать длинные обходы. Многим казалось, что до земли так и не удастся добраться. Силы стали окончательно покидать измученных матросов... „Чем ближе мы подходили к острову, тем медленнее тащились мои несчастные спутники. Ничем не мог я побороть их всегдашнюю апатию. Безучастно относились они к будущему и предпочитали при первой возможности где-

нибудь прилечь, уставившись в небо глазами". Но Альбанов не терял мужества. Ударами кулака он заставлял спутников подниматься и напрягать последние силы.

8 июля несчастные дотащились, наконец, до земли. К этому времени все их запасы продовольствия состояли из 2 килограммов сухарей, 200 граммов сушеного мяса и 1 килограмма соли. Несказанно были обрадованы путники, когда нашли на мысе Мэри Гармсуорт множество птиц и гагачьих яиц. Отдохнув здесь несколько дней и набравшись сил, они направились к мысу Флора. Разделились на две партии, из которых одна шла пешком по леднику Земли Александры, а другая плыла на двух каяках вдоль берега. Моржи неоднократно пытались атаковать каяки, и не раз смелые моряки были на краю гибели. Насколько безобидными являются моржи, когда они лежат на льду, настолько они свирепы в воде.

Казалось, что теперь, когда Альбанов со спутниками добрались до Земли Франца-Иосифа, все трудности остались позади. Но на самом деле именно здесь на путешественников и обрушились самые большие несчастья. В партии, шедшей по берегу, от крайнего истощения заболел один из матросов — Архиреев, в конце-концов у него отнялись ноги, и он неподвижно лежал на снегу, перестав отвечать на вопросы. Спутники покинули его и пошли дальше — догонять каяк Альбанова. На следующий день Альбанов приказал привезти больного Архиреева, но тот к этому времени уже умер. Труп его так и остался на льду. „В сущности, не все ли равно, где лежать покойнику?" — замечает Альбанов.

Надо было думать о спасении живых. Почти все были в жалком состоянии, ноги болели и покрылись цынготными опухолями. Партия, шедшая по леднику, отстала, и когда Альбанов на своих каяках добрался до мыса Гранта, то тщетно ожидал здесь пешеходов. Они так и не пришли, и судьба их неизвестна. Возможно, что они провалились в ледниковую трещину и погибли, но еще вероятнее, что они, потеряв последние силы, просто легли на ледник и остались лежать там, как их товарищ Архиреев... Несколько позже были предприняты розыски этих людей, не давшие, однако, никаких результатов.

В партии Альбанова состояние путников было не лучше. — Когда Альбанов пристал к острову Белль, он заметил, что матрос Нильсен еле вылез из каяка. Ходить он уже не мог и добрался до палатки ползком. Вскоре он перестал говорить и понимать слова окружающих. Проснувшись на следующее утро, Альбанов нашел его уже окоченевшим. Тяжелое психическое состояние, в каком находились тогда путники, хорошо обрисовано следующими строками из дневника Альбанова:

„Смерть этого человека не очень поразила нас, как-будто произошло самое обычное дело. Только как-то странно было: вот человек шел вместе с нами три месяца, терпел, выбивался из сил, и вот он уже ушел... ему больше никуда не надо. А нам еще надо добраться вон до этого острова, до которого целых 12 миль. Конечно, это не была черствость, бессердечность. Это

было ненормальное отупение перед лицом смерти, которая у всех нас стояла за плечами. Как-будто враждебно поглядывали мы теперь на следующего „кандидата", на Шпаковского, мысленно гадая — „дойдет он, или уйдет ранее". Один из спутников даже как бы со злостью прикрикнул на него: „Ну, ты, чего сидишь, мокрая курица! За Нильсеном, что ли, захотел? Иди, ищи плавник, шевелись!" Когда Шпаковский покорно пошел, по временам запинаясь, то ему вдогонку еще закричали: „Позапинайся ты у меня, позапинайся". Это не была враждебность к Шпаковскому, который никому ничего плохого не сделал. Это было озлобление более здорового человека против болезни, забравшей товарища, призыв бороться со смертью до конца".

Вскоре и сам Альбанов заметил, что его ноги „запинаются", а иногда вовсе отказываются служить. И даже этот человек необычайной воли стал сомневаться, удастся ли ему добраться до желанного мыса Флора, отчетливо видневшегося на горизонте.

21 июля путники поплыли к мысу на каяках. Шпаковского, уже потерявшего сознание, пришлось тащить до каяка на руках. В одном каяке находился Альбанов с матросом Конрадом, в другом — Шпаковский с матросом Луняевым. Навалил туман, и каяки скоро потеряли друг друга из виду. Потом подул сильный ветер, поднялось волнение.

Так как бороться с ветром и волнами вскоре стало неподсилу утлым суденышкам, то Альбанов решил подойти к какой-нибудь льдине и высадиться на нее. Пристали к первому попавшемуся айсбергу и вытащили на него каяки. Забравшись в малицы, Альбанов и Конрад быстро заснули. Они были разбужены внезапно раздавшимся треском, — айсберг раскололся под ними, и оба очутились в воде. Долго барахтались они в студеных волнах, силясь высвободиться из малиц, и, наконец, взобрались на осколок айсберга. Промокшие, стуча от холода зубами, они стояли здесь и решали, что предпринять. Оставаться на айсберге при продолжавшемся сильном холодном ветре — грозило верной смертью от замерзания. Надо было рискнуть и попытаться на каяке добраться до ближайшей земли — острова Белль, который они покинули утром. После шести часов яростной гребли по вспененному морю, ежеминутно грозившему поглотить маленький каяк, Альбанову и Конраду удалось добраться до этого острова.

Развели костер, на который пошло все, что у них оставалось горючего: обломки нарты, лыжи, бинты из аптечки. Когда спутники немного согрелись и подкрепились едой, они забрались в мокрые малицы. Но отдых был плохой: оба дрожали от холода, а у Конрада вдобавок оказались отмороженными пальцы на ногах. Надо было собрать последние силы и во что бы то ни стало добраться до мыса Флора. К счастью, ветер затих, даже выглянуло солнце. Альбанов и Конрад снова сели в каяк.

На этот раз счастье улыбнулось несчастным путникам. Они добрались до мыса Флора, где нашли и дом, и продовольствие. Это было 22 июля. Три месяца они скитались по пловучим льдам и островам Земли Франца-Иосифа, терпя несказанные лишения, и еле избежали смерти. Второй каяк, со Шпаковским

и Луняевым, потерянный Альбановым из виду накануне у острова Белль, так и не пришел к мысу Флора. Вероятно, он затонул во время шторма, когда Альбанов и Конрад сидели на айсберге.

Из 11 человек, покинувших „Св. Анну“, до мыса Флора дошли, таким образом, только двое. Они являлись вместе с тем единственными уцелевшими участниками экспедиции Брусилова.

На мысе Флора Альбанов и Конрад стали готовиться к зимовке, надеясь, что в следующем году сюда придет какое-нибудь судно. Они привели в порядок маленькую американскую хижину, где и устроились, и стали собирать разбросанные кругом запасы продовольствия и различные предметы снаряжения. Но зимовать им не пришлось, так как избавление явилось неожиданно скоро. 2 августа к мысу Флора подошел „Фока“ с возвращавшимися в Архангельск участниками экспедиции лейтенанта Седова.



Матрос А. Э. Конрад,

в настоящее время единственный живой участник экспедиции Брусилова

Необычайно тяжелые условия санного путешествия Альбанова, когда вся энергия была направлена только на сохранение жизни, не позволили заняться какими бы ни было научными иследованиями. Тем не менее поход Альбанова географически важен в том отношении, что на пути от „Св. Анны“ к Земле Франца-Иосифа Альбанов прошел как-раз через те места, где на карте Пайера значатся Земля Петермана и Земля короля Оскара, и тем самым окончательно доказал, что эти земли не существуют.

В 1923 году к Земле Франца-Иосифа подходили, не высаживаясь на нее, экспедиция Гос. Океанографического института на „Персее“ и норвежская экспедиция Иверсена на „Blaafjeld“.

В 1925 году Землю Франца-Иосифа посетила английская экспедиция Уорслея на парусном судне „Island“; она выполнила несколько промеров в проливах архипелага, собрала естественно-исторические коллекции и открыла небольшой островок Тома.

В 1927 году к Земле Франца-Иосифа приблизилась на судне „Зарница“ экспедиция Института по изучению Севера, но на архипелаге не высаживалась.

В 1928 году Землю Франца-Иосифа посетило несколько судов с целью поисков участников экспедиции на дирижабле „Италия“, в том числе советские ледоколы „Красин“ и „Седов“. Научное

исследование архипелага не входило в план работ этих экспедиций, и оно ограничилось геологическими сборами на мысе Ниль, сделанными экспедицией на „Красине“, и некоторыми материалами по лоции, собранными экспедицией на „Седове“.

1929 годом открывается новая страница в истории исследования Земли Франца-Иосифа. В этом году по постановлению советского правительства на Земле Франца-Иосифа была выстроена постоянная научноисследовательская станция. Инициатива этого дела исходила от Арктического института,[1] который считал необходимым не только устроить здесь метеорологическую станцию (исключительно большого значения для службы погоды в СССР), но и приступить к детальному изучению архипелага, ибо эпизодическая работа предшествовавших экспедиций была явно недостаточна для выяснения и дальнейшего освоения естественных производительных сил архипелага. Для доставки на Землю Франца-Иосифа построек, продовольствия и снабжения был зафрахтован ледокольный пароход „Седов“, которым командовал капитан В. И. Воронин. Общее же руководство экспедицией находилось в руках проф. О. Ю. Шмидта.

Седов вышел из Архангельска 21 июля 1929 года и уже 29 июля подошел к южному берегу острова Гукера. Здесь был водружен советский флаг, в подтверждение декрета советского правительства от 15 апреля 1926 года, по которому Земля Франца-Иосифа входит во владения Союза ССР. На следующий день „Седов“ встал на якорь у мыса Флора, где участники экспедиции обнаружили, что оставленный здесь в 1917 году „Гертой“ склад продовольствия, одежды и оружия был расхищен.

Местом для устройства станции была выбрана бухта Тихая у острова Гукера, где когда-то зимовала экспедиция Г. Я. Седова. Эта бухта является хорошо защищенной якорной стоянкой, легко доступна, и, кроме того, условия выгрузки здесь очень благоприятны, так как судно может почти вплотную подойти к берегу. 4 августа было приступлено к постройке зданий (жилого дома, бани и амбара), а 30 августа станция в бухте Тихой, являющаяся самой северной в мире,[2] отправила свое первое радио. На первый год в бухте Тихой осталось на зимовку семь человек, во главе с метеорологом П. Я. Илляшевичем...

В то время, когда в бухте Тихой производились строительные работы, „Седов“ совершил плавание в северную часть архипелага, причем прошел через весь Британский канал и к северу от острова Рудольфа достиг широты 82°14′ N, побив тем самым на 10 миль рекорд, поставленный в этих водах итальянской „Stella Polare“ в 1899 году. На острове Рудольфа участники экспедиции высадились в бухте Теплиц и поставили здесь мемориальную доску в память погибших в 1900 году трех членов экспедиции на „Stella Polare“. На этом же острове был тщательно осмотрен мыс Бророк в надежде найти могилу Г. Я. Седова; никаких следов ее, однако, обнаружить не удалось.

---

[1] Тогда еще назывался Институтом по изучению Севера.
[2] Станция в бухте Тихой находится в северной широте 80° 20′.

Втечение всего пребывания экспедиции на Земле Франца-Иосифа ученый состав ее занимался исследовательскими работами. Впервые в водах этого архипелага были произведены глубоководные гидрологические и гидробиологические наблюдения, выяснившие, между прочим, что в море королевы Виктории с запада входит небольшая ветвь Атлантического течения (Гольфстрима).

После устройства на Земле Франца-Иосифа постоянной станции этот архипелаг ежегодно посещается советскими экспедициями, которые имеют целью не только смену персонала и снабжение станции, но каждый раз выполняют и исследовательские работы, возвращаясь с богатой научной жатвой.



Научноисследовательская станция в бухте Тихой (1932 г.)

В 1930 году Землю Франца-Иосифа снова посетил „Седов", доставивший в бухту Тихую новый дом для радиостанции. Как и в предшествующем году, экспедиция руководилась О. Ю. Шмидтом, Р. Л. Самойловичем и В. Ю. Визе. На этот раз экспедиция посетила острова Нортбрук, Белль, Мак-Клинток и Альджер, обследовав их в ботаническом, зоологическом и геологическом отношениях. Одним из участников экспедиции, проф. Б. Л. Исаченко, были произведены микробиологические исследования воздуха и воды — впервые в таких высоких широтах.

В 1931 году для рейса на Землю Франца-Иосифа был зафрахтован пароход „Ломоносов" (бывший „Эклипс"), доставивший в бухту Тихую дом для магнитных наблюдений. Эта экспедиция, руководившаяся А. Ф. Лактионовым, выполнила океанографические работы.

В том же году Землю Франца-Иосифа посетил ледокольный пароход „Малыгин“, поход которого представляет интерес в том отношении, что он является первым туристическим рейсом советского судна в Арктику. „Малыгин“ доходил на севере до острова Рудольфа.

В 1932 году, в связи с проведением международного полярного года, была устроена вторая метеорологическая станция на Земле Франца-Иосифа — на острове Рудольфа, самом северном в архипелаге. Эта станция, расположенная в северной широте 81° 48′, была вместе с тем самой северной из всех станций земного шара, действовавших втечение второго международного полярного года. Здесь зимовало 4 человека во главе с Ф. И. Балабиным. В 1933 году, по окончании международного полярного года, станция на острове Рудольфа была законсервирована.

В связи с большими строительными работами в 1932 году на Земле Франца-Иосифа, в этом году к архипелагу было совершено два рейса, оба на „Малыгине“ под командой капитана Д. Ф. Черткова. Во время второго рейса, осуществленного в августе под начальством полярного исследователя Н. В. Пинегина, „Малыгин“ достиг к северу от острова Рудольфа широты 82° 24′. Эта широта в настоящее время является наибольшей, достигнутой при помощи ледокола.

В 1933 году на Землю Франца-Иосифа ходил „Таймыр“, рейс которого интересен по позднему времени года, в какое он был осуществлен. „Таймыр“ покинул Землю Франца-Иосифа 10 октября. Тем не менее льда на всем пути от Земли Франца-Иосифа до Белого моря не было встречено.

Деятельность станции в бухте Тихой с каждым годом расширяется. В 1929/30 году она производила только метеорологические наблюдения по обычной программе, в следующем году в круг ее работ были включены исследования по геологии и биологии, а в 1931 году здесь устроена магнитная обсерватория (самая северная в мире), и начали производиться — впервые на полярной станции — аэрологические наблюдения при помощи радиозондов.

К началу международного полярного года (1 августа 1932 года) станция в бухте Тихой была еще расширена. Здесь были выстроены второй жилой дом, несколько служб и небольших павильонов для научных исследований, а также большой ангар для самолета. В настоящее время в бухте Тихой стоит 12 построек. В 1932/33 году здесь зимовало 20 человек во главе с И. Д. Папаниным. Научные сотрудники станции выполнили большие и исключительно интересные исследовательские работы. Особенно должны быть отмечены наблюдения над радиоволнами (Архангельский), аэрологические исследования с помощью радиозондов (Гутерман), наблюдения над атмосферным электричеством (германский ученый д-р Шольц), геомагнитные исследования (Федоров) и биологические (Леонов). Федоров совершил также большой маршрут от бухты Тихой до острова Рудольфа, во время которого были определены многочисленные магнитные и астрономические пункты и внесены весьма существенные исправления в карту архипелага, в настоящее время еще далеко не совершенную.

Летом 1933 года в бухте Тихой установлена, в качестве опытной, первая в мире автоматическая метеорологическая станция. Эта станция, конструированная проф. П. А. Молчановым, работает без помощи человека: показания всех приборов автоматически передаются при помощи коротких радиоволн. Для исследования Арктики такие автоматические метеорологические станции, конечно, будут иметь исключительно большое значение. В том же 1933 году в бухте Тихой основана постоянная авиабаза.

Изучение промыслового зверя Земли Франца-Иосифа, уже давно привлекшего к себе внимание норвежцев, является одной из актуальных задач станции в бухте Тихой.

Первое норвежское зверобойное судно появилось на Земле Франца-Иосифа в 1886 году, а начиная с 1896 года этот архипелаг посещался норвежцами, промышлявшими здесь по преимуществу моржа, почти ежегодно. Советские промысловые суда посетили Землю Франца-Иосифа впервые в 1931 году (в царское время русские промышленники вовсе не ходили на Землю Франца-Иосифа) и с этих пор промышляют здесь, притом с хорошим успехом, ежегодно. Деятельность норвежских зверобоев в районе Щпицбергена привела к тому, что морж здесь практически выбит. Задачей нашей научноисследовательской станции в бухте Тихой является предотвращение такого печального результата на Земле Франца-Иосифа, для чего в план работы станции включены изучение биологии промыслового зверя (прежде всего моржа) и определение основных запасов его.

Чтобы закончить наш обзор исследования Земли Франца-Иосифа, остается еще добавить, что летом 1930 года этот архипелаг посетила норвежская научная экспедиция под начальством Г. Хорна, летом 1931 — в западной части архипелага побывала шведско-норвежская экспедиция на судне „Quest", и в том же году часть архипелага была заснята аэрофотограмметрически международной экспедицией на дирижабле „Граф Цеппелин".

Северовосточный проход. Открытие Северной Земли



Попытки мореплавателей XVI — XVII веков найти северовосточный проход в Китай, как мы видели, потерпели полную неудачу, и суда их не могли дойти даже до устьев западносибирских рек. Морской путь к этим рекам был открыт только во второй половине XIX века, чему немало способствовали экспедиции Норденшельда в 1875 и 1876 гг. После этих удачных экспедиций Норденшельд решил идти дальше и сделать попытку пройти на судне вдоль всего северного побережья Европы и Азии из Атлантического океана в Тихий, т.-е. решить старинную проблему „северовосточного прохода". Целью экспедиции ставились, с одной стороны, разнообразные научные исследования на северных берегах Сибири и в омывающих их водах, с другой стороны — освещение вопроса о возможности установления вдоль всего побережья Сибири более или менее правильного судоходства.

Широко задуманная экспедиция Норденшельда финансировалась шведским королем и капиталистами О. Диксоном и А. Сибиряковым. Для экспедиции был приобретен сделанный из дуба зверобойный пароход „Вега"; выстроенный 1873 году (357 рег. тонн, машина в 60 сил). Кроме того, в качестве вспомогательного судна, специально для экспедиции в Швеции был построен небольшой пароход „Лена". С целью снабжения „Веги" и „Лены" углем с экспедицией следовали до устья Енисея пароходы „Fraser" и „Express", имевшие, кроме того, задание доставить из Сибири в Европу груз хлеба.

Из научных работников, кроме Норденшельда, в экспедиции участвовали: ботаник Ф. Чельман, зоолог А. Стуксберг, доктор Э. Альмквист, геофизик А. Ховгард (датчанин), гидрограф Дж. Бове (итальянец) и переводчик (также помощник по зоологии) О. Нордквист (русский). Капитаном „Веги" был лейтенант А. Паландер, а „Леной" командовал Г. Иоганнесен. Экипаж „Веги" состоял из 21 человека, не считая командира.

„Вега“ покинула Гетеборг[1] 4 июля 1878 года и, зайдя на пути в Тромсе, направилась к Югорскому Шару. 31 июля здесь встретились все четыре парохода, а на следующий день они вышли в Карское море. Год в ледовом отношении был чрезвычайно благоприятным, и суда, почти не встретив льда, 6 августа достигли острова Диксона. „Лена“ по пути сюда сделала остановку у Белого острова с целью его исследования. У острова Диксона „Вега“ приняла на борт добавочный груз угля с парохода „Express“. 10 августа „Express“ и „Fraser“ пошли в Енисей, а „Вега“ с „Леной“ продолжали следовать вдоль берегов Сибири дальше на восток. Состояние льдов попрежнему было благоприятное.

14 августа „Вега“ бросила якорь у западного берега острова Таймыра, в небольшой бухте, названной Норденшельдом бухтой Актиния. Густой туман задержал здесь экспедицию на четверо суток. Ученые воспользовались этой вынужденной стоянкой и совершили в окрестностях бухты Актиния несколько экскурсий. Туман преследовал экспедицию и дальше и не позволил нанести на карту множество островов, то здесь, то там открывавшихся на пути следования „Веги“.

19 августа суда бросили якорь у мыса Челюскина, не встретив сколько-нибудь серьезных препятствий со стороны льда. „Мы достигли великой цели, к которой стремились втечение столетий,— писал Норденшельд,— впервые судно стояло на якоре у самой северной оконечности Старого Света“. В ознаменование этого события суда расцветились флагами, а мысу Челюскину салютовали из пушки, что обратило в бегство медведя, вышедшего поглазеть на невиданных гостей. У мыса Челюскина экспедиция оставалась до 20 августа, с целью определить его местоположение при помощи астрономических наблюдений.

В составленном Норденшельдом описании плавания „Веги“ он, касаясь пребывания у мыса Челюскина, между прочим пишет, что видел здесь большую стаю гусей, „которая летела на юг, повидимому, с полярной земли, расположенной к северу от мыса Челюскина“. Норденшельд не ошибся: земля к северу от мыса Челюскина, о которой он догадывался по перелету гусей, действительно существует. Это — Северная Земля, открытая уже после смерти Норденшельда, в 1913 году.

Дальнейший путь экспедиции лежал уже вне рассматриваемого нами сектора Арктики, а потому мы коснемся его только вкратце.

В море Норденшельда[2] „Лена“, согласно заранее выработанному плану, рассталась с „Вегой“ и 1 сентября вошла в Быковскую протоку в устье реки Лены. 21 сентября „Лена“ прибыла в Якутск. Это был первый пароход, пришедший в Якутск с моря,

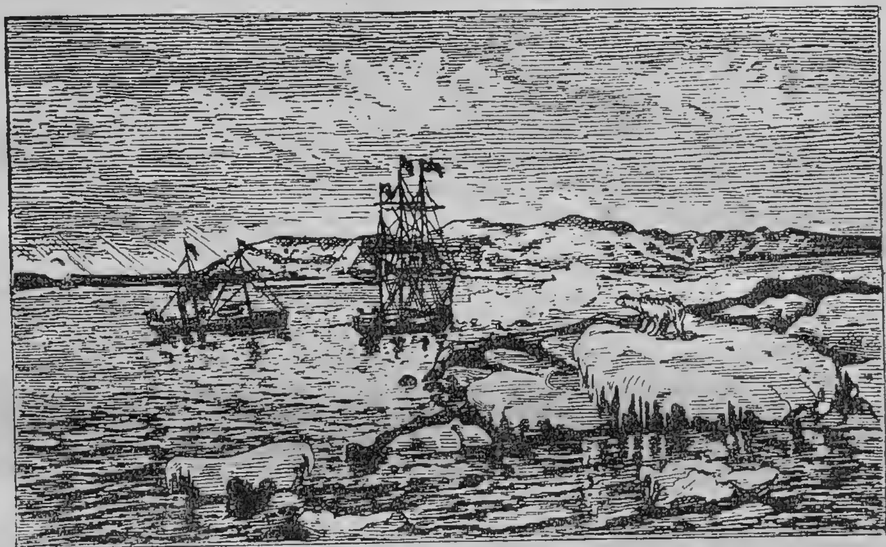
---

[1] Город на югозападном берегу Швеции.

[2] Так Ф. Нансеном в 1893 году было названо море, лежащее между Таймырским полуостровом и Новосибирскими островами. Двадцать пять лет спустя русский океанограф Ю. М. Шокальский дал этому морю название «море Лаптевых». С тех пор за этим морем осталось двойное название (на иностранных картах название «море Лаптевых», впрочем, почти не встречается).

и население, конечно, горячо приветствовало его. Этот пароход, совершивший историческое плавание, с тех пор оставался на реке Лене, обслуживая нужды обширного края вплоть до настоящего времени.

„Вега“, расставшись с „Леной“, продолжала свой путь на восток и 29 сентября была остановлена смерзавшимся льдом у селения Питлекай на берегу Чукотского полуострова, не дойдя до Берингова пролива всего только 200 км. После вполне благополучной зимовки, давшей богатый научный материал, „Вега“ 18 июля следующего года продолжала свое плавание и 20 июля вошла в Берингов пролив.



„Вега“ и „Лена“ у мыса Челюскина

Северовосточный проход был пройден впервые. Обратный путь „Веги“ лежал через Тихий и Индийский океаны, Суэцкий канал и Средиземное море. 24 марта 1880 года „Вега“ пришла в Стокгольм.

20 мая 1553 года собравшаяся на набережной английского порта толпа шумно провожала суда Виллоуби — первые суда, отправлявшиеся искать северовосточный проход. Задача, стоявшая перед этими судами, была разрешена только через 326 лет Норденшельдом.

Практические результаты своего исторического плавания северовосточным проходом Норденшельд не преувеличивал. В написанном им по поводу похода „Веги“ мемауре он говорит: „Могут ли повторяться ежегодно плавания, какое совершила „Вега“? В настоящее время на этот вопрос еще нельзя ответить ни безусловным „да“, ни безусловным „нет“. Результат нашего опыта можно резюмировать следующим образом. Морской путь из Антлантического океана в Тихий вдоль северных берегов Сибири часто может быть пройден втечение немногих недель

на приспособленном для этого пароходе, с экипажем из опытных моряков. Но в целом этот путь, насколько нам сейчас известен режим льдов у берегов Сибири, едва ли будет иметь действительное значение для торговли".

Вторым судном, которое прошло мимо мыса Челюскина, был знаменитый нансеновский „Фрам". План экспедиции Нансена состоял в том, чтобы в районе к северу от Новосибирских островов вмерзнуть во льды и вместе с ними продрейфовать через Полярный бассейн в западном или северозападном направлении, пройдя недалеко от полюса. Для этой экспедиции было выстроено специальное судно — „Фрам", обладавшее такой формой, что при напоре льдов его должно было выпирать вверх. Водоизмещение „Фрама" равнялось 402 рег. тонн брутто (307 тонн нетто), он имел машину в 220 индикаторных сил. Во главе экспедиции стоял ее инициатор — Фритьоф Нансен, капитаном „Фрама" был Отто Свердруп, уроженец Хельгеланда (родина Отара). Научные работы выполнялись, кроме Нансена, норвежскими лейтенантами С. Скотт-Гансеном, Я. Иогансеном и врачом Г. Блессингом. Кроме того, в экспедиции участвовало еще восемь человек судового состава.



А. Норденшельд

„Фрам" покинул Норвегию в июле 1893 года и 29 того же месяца вошел в Югорский Шар. Здесь в становище Хабарове на борт было взято 35 собак, доставленных из западной Сибири. В ночь с 4 на 5 августа „Фрам" вошел в Карское море, где вскоре же встретил большое количество льда. Задержанное им судно только 13 августа миновало Белый остров.

18 августа, когда „Фрам" был примерно в 7 милях к NNW от мыса Северовосточного,[1] Свердруп, находившийся в обсервационной бочке, увидел землю, не показанную на картах. Она оказалась небольшим низменным островом с крутыми песчаными холмами; можно было видеть, что на острове растет трава. Нансен назвал этот остров, в честь открывшего его, островом Свердруп. После „Фрама" остров Свердруп видели с „Эклипса" (в 1915 году), а в 1930 году этот остров был зарисован с самолета „Комсеверпуть 2".

---

[1] Северовосточной оконечности Енисейского залива.

Впервые остров Свердруп был посещен человеком в 1932 году во время экспедиции на „Сибирякове“, когда точное местоположение острова было определено путем астрономических наблюдений. В следующем году (1933) на этот остров высаживались участники экспедиции на гидрографическом судне „Циркуль“.

От острова Свердрупа „Фрам“ направился к острову Диксона, где предполагалось оставить почту. Так как, однако, погода стояла благоприятная, то было решено не терять времени и продолжать путь вдоль берегов Сибири по направлению к мысу Челюскину. 20 августа экспедиция достигла группы многочисленных островов, впоследствии получивших название шхер Минина. Большинство этих островов имело круглые формы — свидетельство деятельности ледников, которые некогда покрывали эти острова. У самого большого из этих островов, названного Нансеном Оленьим островом, „Фрам“ встал на якорь. Пока котел наполнялся свежей водой, некоторые участники экспедиции высадились на остров и удачно охотились здесь на оленей и белых медведей. В районе шхер Минина „Фрам“ на несколько дней задержали необычайно стремительные течения и противный ветер. 25 августа, не доходя до мыса Стерлегова, была открыта группа из семи островов, названная островами Скотт-Гансена.

Множество не показанных на карте островов встречалось и на следующий день. „Здесь находится такая масса неизвестных островов,— записал в тот день Нансен,— что если наблюдать за ними, то голова готова закружиться. Утром мы прошли мимо утесистого острова, и за ним я увидел два других (острова Клементса Маркама). Затем далее на север — острова Рингнеса, потом еще несколько островов на северовостоке. В пять часов пополудни нам пришлось обогнуть два больших острова, пройти между которыми мы не рискнули, опасаясь мелей. Они были округлены, как и предыдущие, но довольно высоки (острова Мона). Потом мы опять держали курс на восток, имея по левую сторону от себя четыре больших и два малых острова. Справа же мы видели ряд низменных островов (острова Тилло). Фарватер здесь не очень надежен. Раз вечером мы совершенно неожиданно открыли, что прямо у бакборта просвечивают через воду большие камни, а наискось от штирборта обнаружили мель с сидящей на ней льдиной.“

28 августа „Фрам“ находился к западу от лабиринта островов, расположенных к северу от острова Таймыра и названных Нансеном архипелагом Норденшельда. „Повсюду показываются острова, между которыми лежит не вскрывшийся лед. Погода слишком пасмурная, чтобы рассмотреть их как следует. Вдоль этих островов мы зашли чорт знает как далеко на север“. Попытка обогнуть архипелаг Норденшельда с севера, из-за тяжелого состояния льдов, не удалась, и „Фрам“ повернул на юг в надежде там найти проход на восток.

В районе архипелага Норденшельда Нансен наблюдал очень интересное явление так называемой „мертвой воды“, которое он описывает следующим образом: „Мы почти не двигались с ме-

ста,— благодаря мертвой воде судно точно увлекало за собою весь поверхностный слой воды. Мы имели случай заняться исследованием этого явления более тщательно, чем желали. Кажется, это явление происходит исключительно там, где слой пресной воды лежит на соленой и увлекается кораблем, скользя внизу по поверхности более плотной морской воды, как по твердому грунту. Различие в свойствах обоих слоев воды было здесь так значительно, что мы черпали верхний слой для питья, а нижний, полученный через нижний кран машины, был настолько солон, что не годился даже для котла. Мертвая вода образует как бы вал или даже волны больших или меньших размеров, которые,



„Фрам“ у берегов Таймырского полуострова

следуя за судном, пересекают под углом след его за кормой; иногда эти волны заходят вперед почти до средины корабля. Мы поворачивали в различные стороны, кружили, но ничто не помогало. Как только останавливали машину, так словно что-то присасывало корабль назад“. Возвратившись из экспедиции, Нансен обратил на это явление внимание известного геофизика В. Экмана, который изучил явление мертвой воды теоретически и опытным путем. Мертвая вода наблюдается не только в полярных морях. Это явление замечали также у берегов Скандинавии, у острова Ванкувера (Канада), в Средиземном море и других районах.

Встреченные в конце августа в районе архипелага Норденшельда сплоченные и частично еще не вскрывшиеся льды оказались для „Фрама“ непреодолимой преградой.

„Виды на будущее отнюдь не кажутся светлыми,— писал Нансен в дневнике.— Неужели так скоро должны оправдаться зло-

вещие предсказания, в которых никогда не бывает недостатка в нашем мире?.. Наступил сентябрь с тихой, грустной, снежной погодой. Пустынная неприветливая земля с своими низкими округленными вершинами все более и более покрывается снегом. С далеко не легким чувством смотрим мы, как зима медленно и бесшумно одолевает слишком короткое лето".

Попытка пройти через Таймырский пролив (между островом Таймыром и материком) тоже окончилась неудачей,— пролив был совершенно загроможден льдами. Только 7 сентября „Фраму", наконец, посчастливилось пройти дальше на восток. Пользуясь прибрежной полосой чистой воды, „Фрам" медленно продолжал свой путь к мысу Челюскину. На следующий день „Фрам" опять был вынужден остановиться,— лед вплотную подходил к берегу. На этот раз остановка оказалась, к счастью, непродолжительной.

„Как свет и тень чередуются в Арктике! — восклицает Нансен.— Когда я утром 8 сентября взобрался в обсервационную бочку, то увидал, что лед отнесло к северу, и у берега образовался канал. Тотчас я отдал приказание развести пары. Свердруп находил, что благоразумнее оставаться на месте, но было слишком досадно не воспользоваться этим превосходным случаем; солнце так чудно сияло, и небо так улыбалось и внушало доверие. Я велел поставить паруса, и скоро мы через лед пошли на север. Теперь нужно было победить мыс Челюскин. Никогда еще „Фрам" не шел так быстро: мы делали свыше 8 миль в час; он как-будто понимал, в чем дело. Через короткое время мы выбрались изо льда и вышли в открытую воду, простиравшуюся вдоль берега, насколько можно было окинуть глазом. Мы проходили мимо одного мыса за другим, находили на своем пути новые фьорды и острова, и скоро я в подзорную трубу различил несколько гор, видневшихся далеко на севере; они должны были находиться поблизости самого мыса Челюскина... Наконец приближался момент, когда мы должны были пройти мимо места, которым так долго был занят наш ум,— одолеть одну из больших трудностей, которой я боялся в этой экспедиции. Вечером я находился в бочке и смотрел на север. Земля была низка и пустынна. Медленно опускалось солнце на краю моря, золотя дремлющее вечернее небо... Пред рассветом мы были на траверзе самого северного выступа Азии. Мы приблизились к берегу и при смене вахты, когда склянки били 4, наверху взвились флаги, и мы послали громкий салют в море. С восходом солнца сгинул колдун-Челюскин, который так долго сковывал наши чувства. Раздалась преграда, грозившая нам зимовкой у этого берега, и перед нами открылся прямой путь к нашей цели — дрейфующим льдам к северу от Новосибирских островов". Это было 10 сентября.

Дальнейший путь к Новосибирским островам не представил особых затруднений. 21 сентября 1893 года „Фрам", согласно плану экспедиции, вмерз во льды в широте 78,5° N. Отсюда судно, как и предполагал Нансен, начало дрейфовать в северо-западном направлении. 15 ноября 1895 года „Фрам" оказался в ши-

роте 85° 56′ N (на меридиане 66° 31′ E). Так близко к полюсу ни до, ни после него не бывало еще ни одно судно. Летом 1896 года „Фрам“, находившийся тогда к северу от Шпицбергена, высвободился изо льдов, и 20 августа он прибыл в Норвегию. Сам Нансен, в сопровождении Иогансена, покинул дрейфовавший в Полярном бассейне „Фрам“ 14 марта 1895 года, с целью пешком по льду дойти до северного полюса. Достигнув широты



„Заря“ на зимовке

86° 14′ N, Нансен и Иогансен были вынуждены повернуть на юг. 6 августа они добрались до Белой Земли — группы небольших островов в архипелаге Франца-Иосифа. С дальнейшей судьбой отважных исследователей мы познакомились уже выше.

В 1900 году русская Академия Наук организовала, по инициативе геолога Э. Толля, известного своими исследованиями на крайнем севере Сибири, полярную экспедицию, главной задачей которой являлись поиски гипотетической „Земли Санникова“ к северу от Новосибирских островов, а также исследование этих последних. Кроме начальника — Э. Толля, в экспедиции

в качестве научных работников участвовали лейтенанты Н. Н. Коломейцев (командир судна), А. В. Колчак[1] и Ф. А. Матисен, зоолог А. А. Бялыницкий-Бируля, астроном Ф. Зеберг и врач Г. Вальтер. Экспедиция была оборудована в научном отношении весьма полно, провианта было взято на три года.

На приобретенном в Норвегии полярном китобойном судне „Заря“ (грузоподъемность 443 тонны, машина в 228 индикаторных сил) экспедиция 21 июня 1900 года покинула Петербург, 31 июля вышла из Александровска на Мурмане, где на борт было взято 20 собак, доставленных сюда из Усть-Янска, и через Югорский Шар вошла в Карское море. С 13 по 18 августа „Заря“ стояла у острова Диксон, а затем следовала вдоль берегов Сибири на северовосток, имея ближайшей целью достижение Новосибирских островов. Однако, уже вскоре после выхода с острова Диксон встретились значительные массы льда, сильно затруднявшие продвижение судна.

22 августа „Заря“ была в районе шхер Минина; плавание в неглубоких и совершенно не исследованных проливах среди этих шхер оказалось нелегким, и „Заря“ два раза садилась на каменные банки. 23 августа судно было у входа в залив Миддендорфа, который Толль первоначально принял за Таймырский пролив. Здесь тяжелое состояние льдов задержало судно надолго, и только 16 сентября „Заре“ удалось выбраться из „мышеловки“, как Толль прозвал этот район. Продвинуться много дальше на восток, однако, не удалось. „Заря“ прошла через пролив между островом Нансена[2] и материком, названный Толлем проливом Фрама, а дальше, в Таймырском проливе, лед оказался еще не взломанным. 26 сентября „Заря“ была вынуждена стать на зимовку в бухте Колин Арчера[3] (северная широта 76°08′, восточная долгота 95°04′).

Год плавания „Зари“ в Карском море был в ледовом отношении менее благоприятным, чем год плавания „Фрама“ и, в особенности, год плавания „Веги“. Во время перехода „Зари“ до места зимовки ученый персонал экспедиции исследовал животную жизнь Карского моря и производил гидрологические наблюдения.[4]

Во время ледяного плена „Зари“, продолжавшегося с 26 сентября 1900 года по 25 августа 1901 года, участники экспедиции вели деятельную научную работу. Еще в конце октября была предпринята санная экспедиция с целью устройства продовольственного депо на пути к мысу Челюскину, куда Толль собирался пройти весной на собаках. Несмотря на хорошее продовольственное снабжение экспедиции (очевидно все же недостаточно богатое витаминами, в то время еще неизвестными науке),

---

[1] Впоследствии известный контрреволюционный деятель.

[2] Этот остров был открыт экспедицией Нансена, название ему дал Толль.

[3] Эта бухта названа Нансеном по имени строителя «Фрама».

[4] По окончании экспедиции эти наблюдения были переданы для обработки проф. Ю. М. Шокальскому, однако до настоящего времени гидрологические наблюдения «Зари», несмотря на их большой интерес, не опубликованы, а потому остаются недоступными.

среди команды наблюдались случаи заболевания цынгой, не принявшей, впрочем, тяжелой формы.

В начале февраля „Зарю“ покинули лейтенант Коломейцев и промышленник Расторгуев, которым Толль дал поручение доставить до ближайшего населенного пункта почту. Коломейцев должен был дойти до устья реки Таймуры, отсюда на Хатангу и далее на Дудинку. Выйдя с места зимовки 3 февраля, Коломейцев безуспешно искал устье Таймуры и 21 февраля вернулся на судно.

Вторично Коломейцев вышел 5 марта, но, к крайнему неудовольствию Толля, через 26 дней снова вернулся на „Зарю“, опять не найдя устья Таймуры. После этих неудач было решено



Экспедиция Толля ставит знак на мысе Челюскине

отправить почту через Гольчиху (в Енисейском заливе). Проводив в этот путь Коломейцева, Толль в своем дневнике спрашивает: „Неужели мне придется отправлять почту еще в четвертый раз?“ Но на этот раз Коломейцев выполнил свое задание. Он прибыл в Гольчиху 27 мая, покрыв таким образом расстояние между этим становищем и „Зарей“, равное приблизительно 800 км, в 40 суток. До мыса Стерлегова его провожал Бялыницкий-Бируля, через два месяца вернувшийся на „Зарю“ с богатым научным материалом.

Успешные санные экскурсии были предприняты весной Матисеном. В первую экскурсию, состоявшуюся с 8 по 22 марта, он прошел по меридиану мыса Лаптева (на острове Таймыре) на севере до 77° широты, зафиксировав на карте положение ряда островов из архипелага Норденшельда. Вторая, предпри-

нятая им с целью топографических работ, экскурсия также дала хорошие результаты.

20 апреля „Зарю“ покинули Толль и Колчак, поставившие себе задачей обогнуть мыс Челюскин. 1 мая они достигли места, где осенью было устроено продовольственное депо. Найти его, однако, не удалось, потому что во время устройства склада не позаботились обозначить его место достаточно высоким знаком, весной же все оказалось покрытым глубоким слоем снега. Втечение пяти дней исследователи с ожесточением раскапывали снег, но все их усилия не привели ни к чему.

Эта неудача заставила их отказаться от мысли дойти до мыса Челюскина, и вместо этого Толль решил сделать экскурсию в глубь тундры для геологических исследований. Посещенную местность Толль, описывает как „безотрадную пустыню, наводящую ужас своей безжизненностью“. 31 мая путники, потеряв 5 собак, изголодавшиеся и истощенные, вернулись к месту зимовки. Летом Толль, совместно с Зебергом, предпринял еще одну большую экскурсию, продолжавшуюся больше месяца.

Только 25 августа льды около „Зари“ пришли в движение. Немедленно был поднят пар, но до 30 августа лед не позволил отойти от острова Нансена.

1 сентября, уже не встретив больше затруднений со стороны льдов, „Заря“ была у мыса Челюскина. Здесь участники высадились на берег, где произвели различные наблюдения и сложили из камней большой гурий.

Следующую зиму экспедиция провела на острове Котельном (Новосибирские острова). В мае 1902 года Толль с Зебергом и промышленниками Н. Гороховым и В. Протодьяконовым отправились отсюда на остров Беннетта, причем на обратном пути с этого острова к месту стоянки судна все четверо погибли. Причины их гибели остаются невыясненными. В 1903 году Колчак посетил остров Беннетта и нашел здесь оставленные Толлем документы, а в 1913 году Гидрографическая экспедиция под начальством Б. Вилькицкого нашла и вывезла с острова Беннетта собранные Толлем геологические коллекции.

В научном отношении экспедиция Толля на „Заре“, известная под названием „Русской полярной экспедиции“, оказалась весьма плодотворной. Результаты ее работ были изданы Академией Наук, причем опубликование их за недостаточностью средств чрезвычайно затянулось и не закончено еще и сейчас. Исключительной ценности метеорологические наблюдения этой экспедиции были изданы только в 1928 году, т. е. спустя больше чем четверть века после возвращения экспедиции. Общее же описание Русской полярной экспедиции, изданное на частные средства, имеется только на немецком языке.

Война с Японией заставила царское правительство обратить на северовосточный проход серьезное внимание. Когда встала необходимость отправить русскую военную эскадру из Балтийского моря на Дальний Восток, то поднимался вопрос о том, нельзя ли осуществить эту переброску северовосточным проходом, так как путь вокруг мыса Доброй Надежды, не говоря

уже о его большой длине (12 000 миль), был связан с трудностями политического характера. Ввиду полной неисследованности северного пути, а потому и проблематичности успеха, от переброски военных судов Ледовитым морем было решено отказаться, и эскадра Рожественского пошла к месту своей гибели южными морями.

Интересно мнение, высказанное позже по этому поводу знаменитым химиком Д. И. Менделеевым. „Если бы хотя десятая доля того, что потеряно при Цусиме, была затрачена на достижение полюса, эскадра наша, вероятно, прошла бы во Владивосток, минуя и Немецкое море и Цусиму".

Убедившись на деле, что северовосточный проход может иметь большое стратегическое значение, царское правительство признало необходимым принять реальные меры для выяснения и изучения условий мореплавания вдоль берегов Сибири, в первую очередь на участке между мысом Челюскиным и Беринговым проливом. Специально для этой цели в 1908 году на верфи Невского судостроительного завода были заложены два парохода ледокольного типа — „Таймыр" и „Вайгач", спущенные со стапеля весной 1909 года. Каждый из пароходов имел водоизмещение в 1200 тонн и машину тройного расширения в 1200 индикаторных сил. Обводы кораблей, подобно обводам „Фрама", были сделаны с таким расчетом, чтобы при напоре льдов судно выпиралось кверху.[1]

„Таймыр" и „Вайгач" покинули Петербург в 1909 году и через южные моря отправились во Владивосток, который в дальнейшем являлся базой ледоколов. В первые годы (1910 и 1911) ледоколы производили гидрографические работы в Ледовитом море к востоку от Колымы. В 1912 году они должны были продолжать эти работы до устья Лены; вместе с тем ледоколам предлагалось, если позволит состояние льдов, идти „далее на запад, вокруг северного берега Таймырского полуострова, с расчетом пополнить запасы угля в Александровске на мурманском берегу".

Это последнее задание выполнить, однако, не удалось, так как у восточного берега Таймырского полуострова были встречены тяжелые льды. 9 сентября, когда суда находились несколько южнее островов Св. Петра, примерно в 150 милях от мыса Челюскина, был отдан приказ возвращаться обратно. Решение начальника экспедиции И. С. Сергеева отказаться от попытки пройти в Карское море нельзя толковать в том смысле, что в 1912 году море у мыса Челюскина было непроходимо для таких судов, как „Таймыр" и „Вайгач". Как-раз в тот день, когда суда повернули на юг, льды отодвинулись от берегов Таймыра. Возможно, что если бы суда выждали еще несколько дней, то мыс Челюскин был бы пройден; однако едва ли судам удалось бы пройти на запад много дальше, так как в Карском море состояние льдов в 1912 году было очень тяжелым.

[1] В дальнейшем на опыте выяснилось, что, находясь в нормальном грузу, ледокольные пароходы этим качеством не обладают.

В следующем году (1913) „Таймыр“ и „Вайгач“ должны были заняться гидрографическими работами между устьем Лены и Таймырским полуостровом и, если позволит состояние льдов, опять повторить попытку пройти в Атлантический океан. Еще до выхода судов в ледовитое море тяжело заболел начальник экспедиции И. С. Сергеев. Он покинул экспедицию в Ново-Мариинске в устье Анадыря, а вместо него начальником был назначен Б. А. Вилькицкий.

К северу от Сибири состояние льдов в том году было очень благоприятным, и в море Лаптевых ледоколы встретили лед только 28 августа, в районе островов Св. Петра. Следуя вдоль восточного берега Таймырского полуострова на север, корабли 1 сентября находились в 40 милях от мыса Челюскина. Вскоре показался и сам заветный мыс, к которому все стремились. Однако встреченный здесь еще невзломанный гладкий лед, толщиной около 1-1¼ метра, преградил судам дальнейший путь на запад. Было решено идти вдоль края неподвижного льда на север, чтобы при первой возможности, обогнув льды, снова спуститься к берегам Таймырского полуострова.

Во время движения на север 2 сентября был открыт большой низменный остров, известный теперь под названием „Малый Таймыр“. На этот остров, отстоящий от мыса Челюскина на 20—25 миль, была сделана высадка.

От малого Таймыра суда продолжали двигаться на север. Вскоре, к общему удивлению, встретились айсберги, которых насчитали до двадцати. Участники экспедиции предполагали, что эти айсберги принесены сюда с ледников Новой Земли или Земли Франца-Иосифа. На самом деле происхождение их было иное, и оно скоро объяснилось. „3 сентября, рано утром,— рассказывает участник экспедиции, доктор Л. Старокадомский,— справа были замечены очертания берега, на этот раз высокого. Вскоре туман начал подниматься, и шедшие к новым неизвестным берегам ледоколы увидели широко раскинувшуюся, покрытую изрядно высокими горами, землю“.

„Вайгач“ остановился у южного берега вновь открытой земли с целью астрономических наблюдений, а „Таймыр“ пошел на север, чтобы нанести берега на карту и определить северную границу земли. Так как условия погоды помешали астрономическим наблюдениям, то и „Вайгач“ вскоре присоединился к „Таймыру“. 4 сентября ледоколы стали на ледяной якорь, и участники экспедиции высадились на мыс, впоследствии названный мысом Берга. Здесь были произведены астрономические наблюдения и поднят национальный флаг. Тогда же вновь открытая земля была названа „Землей императора Николая II“ и объявлена частью России. При советской власти эта земля получила название Северной Земли.

Продолжая следовать вдоль восточного берега Северной Земли на север, суда 5 сентября достигли широты 81°[1]. Здесь

[1] Считаем необходимым отметить, что даваемое Э. Арнгольдом — врачом «Вайгача» (в его книге «По заветному пути», Гиз, 1929, стр. 80) указание, будто бы суда достигли широты 82°20′, является неверным.

сплоченный тяжелый лед вынудил ледоколы повернуть на юг. На следующий день суда опять стояли у невзломанного льда между островом Малым Таймыром и мысом Челюскиным. Малый Таймыр посетила партия экскурсантов, причем доктор Старокадомский увидел в 5-6 милях к северу от Малого Таймыра еще небольшой низменный остров, впоследствии названный его именем.

Так как лед у мыса Челюскина попрежнему оставался неподвижным, то было решено отправить на мыс, отстоявший от ледоколов на 12 миль, пешую партию. В состав ее вошли лейтенант А. М. Лавров,[1] доктор Старокадомский и 5 матросов. На мысе Челюскине они нашли знак, поставленный здесь в 1901 году экспедицией на „Заре", знака же „Веги" обнаружить не удалось. Таймырцы, в свою очередь, поставили здесь свой гурий. С высоты мыса Челюскина в море всюду был виден сплошной лед. С этими нерадостными вестями пешеходы вернулись на судно.

Так как лед, не пускавший суда на запад, был не особенно толст (1—1½ метра), то была сделана попытка пробиться через него, работая обоими ледоколами рядом. Однако за 20 часов непрерывной работы удалось продвинуться вперед только на 4-5 миль. Уверенности в том, что лед еще вскроется в этом году, не было, и поэтому Вилькицкий отдал 12 сентября приказ возвращаться во Владивосток, куда экспедиция и прибыла 25 ноября.

В 1914 году „Таймыр" и „Вайгач" снова должны были сделать попытку пройти северовосточным проходом из Тихого океана в Атлантический. На этот раз это задание являлось уже главной целью экспедиции. Ледоколы, общее командование которыми опять находилось в руках Б. А. Вилькицкого, вышли из Владивостока 7 июля и 1 сентября достигли мыса Челюскина. „Вайгач" пошел отсюда на северозапад и на следующий день увидел южные берега Северной Земли, вдоль которых море было чисто от льдов. „Таймыр" же оставался у Челюскина дольше, так как Вилькицкий решил воздвигнуть здесь основательный каменный знак. Пока люди на берегу были заняты сооружением гурия, на „Таймыр" надвинулись ледяные поля и едва не выбросили его на берег. Давление льда было так сильно, что корабль получил пробоину в кормовой части.

Закончив опись южного берега Северной Земли (высадки на нее не было сделано), суда направились через пролив Бориса Вилькицкого[2] в Карское море, но сейчас же у западного входа в пролив встретили тяжелые льды. „Таймыр" попал здесь между двумя сходившимися ледяными полями. Ледокол приподняло и накренило на бок, и на нем был поднят сигнал о бедствии. К счастью, напор скоро кончился, и ледокол опять выпрямился. Но льды нанесли ему на этот раз тяжелые по-

[1] В 1932 году был начальником экспедиции на «Таймыре» в северовосточную часть Карского моря.

[2] Так впоследствии был назван пролив между Таймырским полуостровом и Северной Землей.

вреждения: сломалось 13 шпангоутов, потекли 4 водонепроницаемых переборки, и много шпангоутов было согнуто. Этот случай показал, что „Таймыр" и „Вайгач", вопреки ожиданиям, ведут себя при давлении льдов иначе, чем „Фрам".

Льды, встреченные экспедицией между западным входом в пролив Вилькицкого и архипелагом Норденшельда, оказались для ледоколов непреодолимой преградой. По мнению Вилькицкого, льды в районе этого архипелага летом 1914 года вовсе не вскрывались. В сентябре оба ледокола были окончательно затерты льдами, и им не удалось даже стать на зиму в какой-нибудь безопасной бухте. Захваченные льдами между западным берегом Таймырского полуострова и архипелагом Норденшельда, они время от времени дрейфовали в различных направлениях. [1]

Зимовка, официально объявленная 4 октября, проходила, в общем, благополучно, несмотря на мало продуманное „казенное" питание и негигиенические условия жизни на плохо приспособленных к зимовке железных кораблях. [2] В марте среди команды все же началась цынга, не достигшая, к счастью, серьезных размеров. Зимовка была омрачена смертью лейтенанта А. Н. Жохова и кочегара Ладоничева, оба скончались от болезни. Весною участники экспедиции совершили несколько экскурсий на берег и ближайшие острова с целью съемки.

В то время, когда к востоку от архипелага Норденшельда зимовали „Таймыр" и „Вайгач", к западу от этого архипелага, у мыса Вильда, зимовало судно „Эклипс", отправленное Гидрографическим управлением летом 1914 года, под начальством Отто Свердрупа, на поиски экспедиции Русанова. 25 января Вилькицкому удалось вступить в радиосвязь с „Эклипсом", а затем, пользуясь последним как промежуточной станцией,— и с Петроградом. 7 марта Гидрографическое управление дало распоряжение на „Эклипс" впредь оказывать помощь экспедиции Вилькицкого.

Положение ее оставалось неуверенным, и возможность второй зимовки не исключалась. Между тем запасов на второй год не было, да и состояние здоровья многих участников экспедиции было не блестящим. Поэтому Вилькицкий решил списать с ледоколов 3 офицеров и 36 человек команды, наиболее слабых, перенесших цынгу и боявшихся вторичной зимовки. Снять эту партию должен был Свердруп, который для этого и вышел 29 апреля с тремя нартами, запряженными двадцатью собаками, с места зимовки „Эклипса", отстоявшей от „Таймыра" по прямой линии на 250 км.

12 мая Свердруп был у ледоколов. Врач ледокола „Вайгач" Э. Арнгольд описывает произошедшую встречу так: „Все вышли навстречу славному путешественнику. С Свердрупом прибыло еще два норвежца. Бодрый и крепкий 60-летний старик-капитан Отто Свердруп, по словам его спутников, совершил весь переход пешком на лыжах, ни разу не пользуясь нартой и идя все

[1] В феврале 1915 г. «Таймыр» находился в 8 милях от берега материка (76°40′ N, 100°40′ E), а «Вайгач» — в 30 милях (77° N, 100° E).

[2] Температура в каютах не поднималась выше 7°— и то под потолком.

время вровень с собаками. На всех он произвел самое хорошее впечатление своей спокойной, тихой, но уверенной речью и совершенной простотой в обращении. Он был настолько деликатен, что хотел расположиться на ночлег в палатке рядом с кораблем, и нам стоило не мало труда уговорить его воспользоваться одной из наших кают". Вилькицкого поразило прекрасное снаряжение санной партии Свердрупа. Вместе со списанной с „Таймыра" и „Вайгача" партией Свердруп покинул ледоколы 19 мая и 4 июня был снова на „Эклипсе".

Летом к месту зимовки „Эклипса" Н. Бегичевым, служившим в 1900—02 гг. боцманом на „Заре", было доставлено 650 ездовых оленей, на которых партия с „Таймыра" и „Вайгача", за исключением заболевшего лейтенанта Транзе и умершего от воспаления брюшины матроса Мячина, 15 июля покинула мыс Вильда, чтобы следовать тундрой до Гольчихи и далее на пароходе — до Красноярска. Эта партия благополучно прибыла в Гольчиху 19 августа.

В мае и июне участники экспедиции на „Таймыре" и „Вайгаче" продолжали производить экскурсии на берег, во время которых засняли фьорд Гафнера, вдающийся в сушу на 40 км. Одна из поездок к этому фьорду, между прочим, была совершена на аэросанях. В конце июля стали опиливать и взрывать лед вокруг кораблей, чтобы высвободить их. 31 июля лед, в котором замерзли суда, взломало, и 2 августа ледоколы снова получили возможность двигаться. В окружающих тяжелых льдах суда, однако, уже вскоре оказались затертыми.

Ожесточенно борясь со льдами, „Вайгач" 11 августа приблизился к северовосточной оконечности острова Таймыра, где другой ледокол в это время имел несчастье сесть на камни, в результате чего получил большую пробоину в днище. При помощи „Вайгача" ему удалось сняться с камней, и оба ледокола продолжали свое плавание в архипелаге Норденшельда.

Плавание в совершенно неисследованном и опасном фарватере, при наличии густых льдов и тумана, оказалось весьма трудным, и только 20 августа, обогнув остров Таймыр с севера, ледоколам удалось стать на якорь в бухте Колин Арчера, где когда-то стоял „Фрам" и зимовала „Заря". Неблагоприятное состояние льдов задержало здесь ледоколы на целую неделю.

Пробираясь среди сплоченных льдов, экспедиция 28 августа достигла залива Миддендорфа и в тот же день была у мыса Вильда, где зимовал „Эклипс", покинувший это место уже 11 августа. 30 августа ледоколы были у острова Диксон. Зайдя в Гольчиху, чтобы взять на борт людей, списанных весной с ледоколов и все еще дожидавших здесь парохода на Красноярск, „Таймыр" и „Вайгач" 16 сентября прибыли в Архангельск.

Таким образом, трехлетние усилия ледоколов пройти из Тихого океана в Атлантический в конце концов увенчались успехом. Северовосточный проход был пройден на всем его протяжении второй раз.

Шведская Академия наук, в ознаменование заслуг Русской Гидрографической экспедиции, передала Б. А. Вилькицкому ме-

даль „Веги“.[1] Укажем еще, что „Вайгач“ погиб в 1918 году у Ефремова камня в Енисейском заливе, „Таймыр“ же и в настоящее время выполняет гидрографические работы в арктических морях.

Экспедиция под начальством Б. А. Вилькицкого в 1913—15 гг. значительно расширила наши знания в отношении омывающих Сибирь морей. К сожалению, научные результаты этой экспедиции, за исключением картографических и некоторых материалов по лоции, не изданы до настоящего времени. В последнее время (1931) опубликованы еще результаты произведенных участником экспедиции Н. И. Евгеновым аэрологических наблюдений.

Сделанное экспедицией открытие Северной Земли многие специалисты стали рассматривать как окончательный крест, поставленный над практическим использованием северовосточного прохода. Так, например, Л. Л. Брейтфус писал по этому поводу, что „открытием острова Малый Таймыр и Северной Земли поставлена решительная преграда плаваниям по морскому сибирскому пути в районе между устьями Енисея и Лены“.

То обстоятельство, что судам, направляющимся из Енисея в Лену или обратно, приходится идти к северу от Таймырского полуострова проливом, а не открытым морем, как думали раньше, на наш взгляд, далеко не является таким отрицательным моментом, как это обычно принято считать. Весьма вероятно, что пролив Вилькицкого замерзает ровным льдом (как это наблюдалось в 1913 году). Такой лед, толщиной в 1-1$^1/_2$ метра, непосильный для судов типа „Таймыр“, несомненно может быть пройден ледоколом более мощным, тогда как многолетний полярный пак, прижатый к берегу, представит гораздо больше затруднений.

Открытый в 1931 году к северу от пролива Вилькицкого другой, более узкий, пролив Шокальского, может быть, окажется наиболее удобопроходимым. Весьма вероятно, что в этом проливе существуют сильные приливо-отливные течения, которые, как показывает пример Земли Франца-Иосифа, замедляют процесс ледообразования и способствуют раннему вскрытию ледяного покрова.

Во всяком случае, вопрос об условиях навигации к северу от Таймырского полуострова до настоящего времени остается открытым. Его должны разрешить многолетние наблюдения, которые будут производиться на построенной в 1932 году на мысе Челюскине научноисследовательской станции Арктического института.

Обратимся теперь к плаванию „Эклипса“. Экспедиция на этом судне была организована Гидрографическим управлением и, как мы уже видели, имела целью поиски бесследно пропавшей экспедиции Русанова. Согласно плану, „Эклипс“ должен был осмотреть побережье Сибири от Енисея до мыса Челюскина и остров Уединения. Начальствование над экспедицией было поручено капитану Отто Свердрупу, который подобрал себе команду из норвежцев. Из русских в экспедиции участвовали доктор И. Трже-

[1] После революции Б. А. Вилькицкий эмигрировал заграницу.

месский, в качестве представителя Гидрографического управления и вместе с тем единственного научного работника на судне, а также радист Д. Иванов. „Эклипс“, приобретенный специально для этой экспедиции, является старым, но очень хорошим полярным китобойным судном. Он был построен в 1867 году в Шотландии, сделан из дуба и имеет ледовую обшивку из грин-хирта. [1] Водоизмещение парохода равно 440 тоннам. [2] Все снаряжение экспедиции было произведено в Норвегии, под наблюдением Л. Л. Брейтфуса.

„Эклипс“ вышел из Александровска на Мурмане 6 августа 1914 года, зашел к радиостанции на острове Вайгаче, где взял на борт радиста Иванова, и 14 августа был в Карском море. Здесь встретилось много льда, и только 28 августа судно дошло до острова Диксон. 4 сентября „Эклипс“ продолжал свой путь, но уже в 30 милях к северовостоку от острова Диксон снова встретил лед. У островов Скотт-Гансена лед, сплошной массой примыкавший к берегу, задержал судно на несколько дней.

12 сентября „Эклипс“ был у мыса Штеллинга, где невзломанный лед окончательно преградил дальнейший путь на восток. В ожидании, что лед еще вскроется, судно простояло здесь до 26 сентября. Состояние льда, несмотря на сильные южные ветры, однако не изменилось. Убедившись в невозможности дальнейшего плавания на восток, Свердруп поставил судно на зимовку у мыса Вильда (сев. широта 75° 39′, вост. долгота 91° 26′). При просмотре всех плаваний, совершонных между Енисеем и мысом Челюскиным, оказывается, что навигационный сезон 1914 года был в этом районе наименее благоприятным в отношении льдов.

Зимовка прошла вполне благополучно, и благодаря хорошему и умелому продовольственному снабжению экспедиции [3] признаков цынги совершенно не появлялось. Поучительно сопоставить в этом отношении одновременную зимовку „Таймыра“ и „Вайгача“. Эти суда были снабжены без достаточного знания и опыта полярных зимовок, питание на них было однообразное, причем стоимость пайка играла решающую роль,— и в результате, как мы видели, цынга не миновала эту экспедицию. О совершонной Свердрупом весною 1915 года санной экспедиции к месту зимовки „Таймыра“ и „Вайгача“ мы говорили уже выше.

11 августа 1915 года „Эклипс“ покинул мыс Вильда, оставив здесь склад продовольствия, и 16 августа прибыл к острову Диксон, где принял на борт запас угля. Затем судно пошло обратно, навстречу двигавшимся на запад ледоколам „Таймыр“ и „Вайгач“, к которым и подошло 29 августа в районе островов Скотт-Гансена. На следующий день „Эклипс“ пошел на север

---

[1] Очень твердое американское дерево.

[2] В настоящее время «Эклипс», под названием «Ломоносов», приписан к Архангельскому порту. В 1931 году он ходил на Землю Франца-Иосифа.

[3] Значительная часть продовольствия для «Эклипса» была приобретена от Р. Амундсена, собиравшегося в экспедицию, но отложившего ее. Особенное внимание было обращено на разнообразие пищевых продуктов, которые, кроме того, подверглись исследованию со стороны профессора физиологии Торупа, специалиста по питанию в полярных условиях.

и 13 августа бросил якорь у острова Уединения, почти не встретив на своем пути льда. Свердруп и Тржемесский внимательно обследовали весь остров, но никаких признаков пребывания на нем людей не обнаружили. На южном берегу острова был поднятнациональный флаг и поставлен сделанный из плавника знак.

От острова Уединения „Эклипс" прошел около 30 миль на восток до кромки сплоченных льдов, а затем взял курс на остров Диксон. На пути сюда судно село на песчаную банку в 3-4 милях к юговостоку от острова Свердрупа. Чтобы сняться с мели, пришлось выбросить в море значительное количество угля. 3 сентября „Эклипс" снова был у острова Диксон и 16 сентября вместе с „Таймыром" и „Вайгачом" пришвартовался к пристани в Архангельске.

Судам была устроена торжественная встреча, свидетелем которой пришлось быть жене пишущего эти строки. Она тщетно искала среди одетых в парадную форму моряков характерную фигуру Свердрупа. Когда она поднялась на „Эклипс" и вошла в салон, то через выходящую в него дверь увидела в каюте Свердрупа, одетого в свою толстую полярную фуфайку, поверх которой красовались подтяжки. „Полярный волк" преспокойно отдыхал на диване, попыхивая неизменной трубкой. В это время на переполненной толпой пристани гремела музыка.

Вскоре после того как Руал Амундсен вернулся из своего трехлетнего плавания северозападным проходом, у него возник план новой экспедиции, которая должна была повторить попытку Нансена продрейфовать через Полярный бассейн. Амундсен предполагал, что, вмерзнувшее во льды восточнее „Фрама", примерно к северу от Берингова пролива, судно должно будет пронести недалеко от полюса. Впервые Амундсен выступил с этим проектом в 1908 году, но приступить к его осуществлению удалось только 10 лет спустя. Вначале Амундсен хотел использовать для этой экспедиции „Фрам", но после похода этого корабля в Антарктику в 1910—12 гг. он оказался в таком состоянии, что для трансарктического дрейфа уже не годился. С целью добыть средства на постройку нового судна Амундсен во время империалистской войны занялся спекуляциями и на полученную таким путем сумму в 250 000 долларов заказал, по собственным чертежам, судно „Мод", по конструкции схожее с „Фрамом". Двигатель на „Мод" был нефтяной.

К Берингову проливу, к северу от которого „Мод" должна была вмерзнуть во льды, Амундсен решил идти северовосточным проходом. „Мод" покинула Варде 18 июля 1918 года. Капитаном корабля был Оскар Вистинг, вместе с Амундсеном побывавший в 1911 году на южном полюсе. Научные работы лежали, главным образом, на геофизике Харальде Свердрупе.

25 июля „Мод" была у входа в Югорский Шар, сплошь забитого льдом. „О том, чтобы пробиться через этот лед, не могло быть и речи,— пишет Амундсен.— С таким же успехом мы могли пытаться пробиться сквозь Вайгач". Только 17 августа „Мод" удалось проникнуть в Карское море. Продолжительная стоянка в Югорском Шаре была использована для магнитных наблюде-



Руал Амундсен

ний. Здесь же экспедиция сделала большой запас свежего оленьего мяса, а на радиостанции у восточного входа в пролив на борт был взят десятый участник экспедиции — радист Геннадий Олонкин, официально занявший должность второго механика.

Сейчас же по выходе в Карское море „Мод“ встретила сплоченные льды, сильно задержавшие судно. Только 31 августа экспедиция добралась до острова Диксон, где была сделана остановка, чтобы принять запас нефти. Здесь же было приобретено 10 добавочных собак. В районе Диксона море было чисто от льдов, которые стали встречаться только у острова Скотт-Гансена.

6 сентября „Мод“ подошла к архипелагу Норденшельда — самому трудному в навигационном отношении месту на пути к мысу Челюскину. Благополучно миновав архипелаг, „Мод“ к востоку от него встретила тяжелый лед, в котором только медленно продвигалась вперед. 9 сентября был пройден мыс Челюскин, а в 20 милях к юговостоку от него сплошные неподвижные льды окончательно остановили судно.

18 сентября Амундсен потерял всякую надежду продвинуться дальше и поставил судно на зимовку в небольшой бухте, названной гаванью Мод (77° 33′ N, 105° 40′ E). Так как в районе мыса Челюскина еще не зимовала ни одна экспедиция, то Амундсену и Свердрупу открывалось здесь широкое поле для научноисследовательских работ, и вынужденной зимовкой они мало огорчались.

Еще осенью на берегу бухты Мод были сооружены небольшие постройки, получившие громкое название магнитной и астрономической обсерваторий. В конце сентября с Амундсеном приключилось несчастье, лишившее его в дальнейшем возможности участвовать в санных поездках. Прыгая с борта на лед, он сломал себе предплечье и целый месяц должен был пролежать у себя в каюте без движения.

Оправившись немного, Амундсен едва не попал еще в худшую беду: во время одной из прогулок около судна на Амундсена напал медведь, от которого полярный исследователь едва спасся. Об этом случае Амундсен рассказывает следующее: „Увидав меня, медведь остановился, присел на задние лапы, поднял передние вверх и стал оглядывать меня. Бывшая со мной собака воспользовалась удобным случаем, чтобы ускользнуть, точь-в-точь как сделал бы я, если бы только мог. С криком „медведь, медведь“ — я бросился к судну. Но медведь оказался опытным спортсменом. В тот миг, когда я бросился наутек, он развил такую скорость, которая без сомнения вызвала бы бурные одобрения на гонках. Нужно хорошо бегать, чтобы поспевать за медведем, а еще лучше, чтобы удирать от него. Если бы мне удалось взбежать по сходне и оказаться на палубе раньше медведя, то наверное я избежал бы близкого знакомства с ним. Я развил феноменальную скорость, добежал до сходни, схватился за борт и уже собирался перемахнуть через него, как вдруг в это время услышал у самого уха торжествующее рычание, и в следующий момент хорошим ударом я был уложен на

сходню. „Что ты думал, дедушка, когда лежал под медведем?“— по всей вероятности спросят меня мои внуки. „Я не сомневался, дети мои,— отвечу я,— что через секунду или две в затылок мой вонзится медвежий клык“. Лежа под медведем, я ожидал своей участи, но тут собака отвлекла его внимание. Молнией я вскочил на ноги и прыгнул на палубу. В это время подоспели Вистинг и Свердруп, раздался выстрел, медведь выкинул задним ходом сальтомортале и грохнулся на лед. Я же отделался четырьмя ранами в бедре, сделанными когтями зверя“.

В ноябре Вистинг совершил экскурсию на мыс Челюскин, где обнаружил гурий. Вистинг предполагал, что это был знак, поставленный здесь в 1878 году Норденшельдом, но скорее следует думать, что найденный Вистингом знак поставлен экспедицией Толля. В надежде найти под знаком какой-нибудь документ, Вистинг разобрал его, но, к своему разочарованию, не нашел ничего. Это обстоятельство и у норвежцев возбудило сомнение в том, что то был действительно знак Норденшельда. „Я не допускал мысли,— замечает Амундсен,— чтобы опытный и предусмотрительный Норденшельд поставил знак, не вложив в него извещения“.

Весной экскурсионная деятельность развернулась широко. С 1 по 23 апреля Вистинг и Гансен прошли вдоль северного берега Таймырского полуострова на запад до фьорда Гафнера, засняв все побережье и определив во многих пунктах элементы земного магнетизма. На мысе Челюскине, у знака, посещенного в ноябре, был установлен медный шар со следующей выгравированной на нем на норвежском языке надписью:

ПОКОРИТЕЛЯМ NO-ПРОХОДА
АДОЛЬФУ-ЭРИКУ НОРДЕНШЕЛЬДУ И ЕГО СПУТНИКАМ
ЭКСПЕДИЦИЯ НА «МОД» 1918—1919.

Около бухты Дика путешественники нашли большие ящики от аэроплана, внутри которых оказались 44 ящика с консервами. Этот склад был устроен здесь экспедицией Вилькицкого на случай гибели „Таймыра“ и „Вайгача“. Недалеко от склада были обнаружены могилы участников этой экспедиции — Жохова и Ладоничева.

На мысу лежал опрокинутый знак из углового железа. У фьорда Гафнера Вистинг нашел другой знак (каменный) экспедиции Вилькицкого, возле которого также находилось небольшое продовольственное депо. Питая тайную надежду найти какие-нибудь следы экспедиции Русанова, Вистинг и Гансен разобрали знак, но и на этот раз не нашли в нем никаких документов.

По поводу обнаруженных на берегу Таймырского полуострова знаков Амундсен пишет следующее: „К большому нашему огорчению, старый испытанный обычай полярных путешественников сообщаться между собой извещениями, вложенными в специально построенные для этой цели знаки, очевидно, не соблюдался русскими. Ни в одном из знаков мы ничего не нашли,

хотя и разобрали их до основания, и поэтому я отдал распоряжение впредь разобранные знаки, в которых не обнаружилось каких-либо извещений, не восстанавливать, дабы не вводить в заблуждение тех, кто после нас попадет в эти места".

Вторая экскурсия, продолжавшаяся с 17 по 27 апреля, имела целью посещение острова Малого Таймыра. В ней участвовали Тессем, Кнудсен, Теннесен и Олонкин, в распоряжении которых находились только три собаки. 20 апреля они достигли острова Старокадомского, до этих пор еще не посещенного человеком, и воздвигли на его югозападной оконечности каменный знак, возвышающийся над уровнем моря на 59 метров. В него была вложена стеклянная трубка с запиской, а трубка в свою очередь находилась в железном ящике.

От острова Старокадомского экскурсанты перешли на остров Малый Таймыр и затем вернулись на судно. На обоих островах Кнудсен произвел магнитные наблюдения.

В мае судно покинули Х. Свердруп и Кнудсен, с целью точно определить местоположение мыса Челюскина. Дело в том, что до этого за самую северную оконечность Старого света различными экспедициями принимались различные выступы. По астрономическому определению Свердрупа, окончательно устанавливающему положение мыса Челюскина, этот мыс расположен в широте 77° 43′ 4″ N и долготе 104° 17′ 6″ к востоку от Гринвича.

По описанию Свердрупа, на мысе Челюскине „лежит огромная округлая кварцевая глыба в 2 метра в высоту и столько же в ширину. Подобной глыбы я никогда не видел, и интересно, что она украшает самую северную оконечность материка. Эта глыба лежит на темном сланце". На этой кварцевой глыбе Свердруп и Кнудсен построили знак, который на своем белом фундаменте, вероятно, виден издалека. Установленный в апреле медный шар валялся на земле и оказался поломанным,— очевидно, он послужил игрушкой медведю. Свердруп взял шар с собой на судно, и через несколько дней его опять установили на мысе Челюскине, на этот раз более прочно.

Одновременно со Свердрупом „Мод" покинула другая партия, в составе Вистинга и Гансена, имевшая ближайшей целью пройти вдоль берега Таймырского полуострова до залива Дика, чтобы восстановить там поваленный железный знак экспедиции Вилькицкого и привести в порядок продовольственное депо. Выполнив эту работу, Вистинг и Гансен пересекли северную часть Таймырского полуострова и вышли к бухте Фаддея на восточном его берегу. На пути видели много оленей. От бухты Фаддея исследователи пошли вдоль береговой линии на север, к месту зимовки, продолжая съемку.

На мысу Фаддея они открыли поставленный здесь в первых числах сентября 1739 года Харитоном Лаптевым знак. Теперь „маяк" Лаптева представлял собою кучу разваленных камней, покрытых мхом, между которыми птицы устроили себе гнезда.

26 мая Вистинг со своим спутником уже снова был на судне. Во второй половине мая Свердруп и Кнудсен совершили еще

десятидневную экскурсию в глубь Таймырского полуострова. Втечение лета предпринимались охотничьи экскурсии, главным образом за медведями и оленями, а в июле и августе — за гусями, которых было добыто до 500 штук. Большим подспорьем в питании явились также яйца, собиравшиеся во время экскурсий.

Первая открытая вода показалась на северовостоке в начале августа, но там, где стояла „Мод", лед оставался невзломанным. 19 августа расстояние от судна до края невзломанного льда сократилось до 2 км, и Амундсен решил форсировать этот лед. Вначале, когда толщина льда не превышала 1-1½ метра, „Мод" довольно удачно преодолевала препятствия, подобно ледоколу взбираясь на лед и ломая его своей тяжестью. Однако, когда дальше толщина льда достигла 2 и даже 3 метров, „Мод" оказалась уже бессильной. Закладывая в прорубях во льду одну пороховую мину за другой и отвоевывая буквально сантиметр за сантиметром, „Мод" в конце концов преодолела преграду и 12 сентября могла продолжать свое плавание на восток, потратив на прохождение двух километров невзломанного льда 24 дня.

Теперь на борту „Мод" находилось уже только 8 человек, так как Тессем и Кнудсен остались на берегу в гавани Мод. С установлением снегового покрова они должны были пешком пройти к острову Диксон, чтобы доставить туда собранные экспедицией научные материалы. Дело в том, что, покидая гавань Мод, Амундсен предполагал в том же году начать свой ледовый дрейф, который должен был продолжаться по меньшей мере три года, а потому научные результаты, добытые за первую зимовку, дошли бы до культурного мира с большим запозданием. Тессем же и Кнудсен могли их доставить в Европу еще в том же году. Расстояние от гавани Мод до острова Диксон составляет около 900 км, и Амундсен предполагал, что Тессем и Кнудсен легко покроют его, тем более, что к западу от архипелага Норденшельда на побережьи находились продовольственные склады, устроенные экспедицией на „Эклипсе" в 1915 году.

Однако в 1919 году „Мод" еще не было суждено начать ледовый дрейф. В конце сентября судно встретило тяжелые льды к востоку от Колымы и было вынуждено встать на вторичную зимовку около острова Айона.[1]

Только 21 июля 1920 года „Мод" вышла в Берингов пролив. Северовосточный проход был пройден в третий раз. Амундсену для этого понадобилось два года, тогда как его предшественники затратили на это только год.

Во время зимовки у острова Айона „Мод" вошла в радиосвязь с культурным миром, и Амундсен известил о том, что осенью два участника экспедиции должны были придти на остров Диксон. Однако до начала лета 1920 года ни Кнудсен ни Тессем здесь не появлялись. Тогда норвежское правительство решило отправить на поиски двух пропавших участников амунд-

[1] У Чукотского побережья.

сеновской экспедиции парусно-моторное судно „Хеймен", которое должно было обследовать район между островом Диксон и мысом Вильда, где в 1914—15 гг. зимовал „Эклипс". „Хеймен" под руководством капитана Якобсена, 23 августа 1920 года прибыл к острову Диксон и, не получив здесь никаких сведений о Тессеме и Кнудсене, на следующий же день продолжал плавание по направлению к мысу Вильда. Состояние льдов было неблагоприятное, и 31 августа, в широте 75° 11′ N и долготе 87°15′ E, экспедиция вынуждена была повернуть обратно и зазимовала у острова Диксон.

В это время начались переговоры с советским правительством об организации советско-норвежской экспедиции, которая должна была продолжать поиски сухим путем. С советской стороны в этой экспедиции участвовал уже знакомый нам Бегичев, а с норвежской — капитан Якобсен и переводчик Карлсен. В начале июня 1921 года Бегичев с 500 оленей прибыл на остров Диксон, и 8 июня поисковая экспедиция выступила отсюда к мысу Вильда. 18 июля этот мыс был достигнут, и участники экспедиции нашли здесь гурий, внутри которого оказалась жестянка из-под консервов со вложенной в нее запиской, оставленной Тессемом и Кнудсеном 15 ноября 1919 года. Они сообщали, что находятся в хорошем состоянии и собираются продолжать путь к острову Диксон, имея провизии на двадцать дней.

Не зная, какой именно путь избрали Тессем и Кнудсен, участники поисковой экспедиции решили разделиться на две партии: норвежцы пошли к Диксону прямым путем через тундру, Бегичев же должен был идти по берегу. На мысе Стерлегова Бегичев нашел брошенную нарту, а 10 августа, дальше к западу, у мыса Приметного, он сделал страшную находку. Около остатков костра валялись консервные жестянки с иностранными этикетками, гильзы и рукоятка сломанного складного ножа, а среди головешек Бегичев увидел полуобуглившиеся кости сожженного человеческого трупа и череп... Какая полярная драма разыгралась здесь? Тайна ее, вероятно, никогда не будет раскрыта. Мы знаем только, что останки принадлежали Кнудсену.

Летом 1931 года „Хеймен" вернулся в Норвегию, а в следуюшем поиски норвежцев с „Мод" продолжались, по инициативе Комсеверпути, геологом Урванцевым и Бегичевым. Летом 1922 года они нашли на материковом берегу, против острова Диксон, в глубокой расщелине скелет человека, прикрытый полуистлевшей одеждой. В кармане вязаного жилета лежали золотые часы, на внутренней стороне которых было выгравировано имя Тессема. Тут же были найдены хронометр, компас и, в прорезиненном пакете, донесения Амундсена и научные материалы его экспедиции. Тессем не бросил их, несмотря на то, что, очевидно, находился уже в совершенно истощенном состоянии. Из 900 километров, которые ему надо было пройти пешком по тундре, он не дошел до места своего спасения всего каких-нибудь четыре километра.

В 1924 году команда норвежского судна „Veslekari“ поставила в месте гибели Тессема сделанный из плавника крест со следующей надписью:

TESSEM
† 1920
MS MAUD
NORGE

В последние годы некоторые мероприятия по освоению западного участка северовосточного прохода были предприняты Государственным акционерным обществом Комсеверпуть. В 1929 году, по заданию Комсеверпути, к востоку от острова Диксон плавали шхуны „Профессор Житков“ и „Зверобой“. Первое судно потерпело аварию в устье Пясины.

В 1930 году из Архангельска, под командой капитана А. К. Бурке, вышло судно Комсеверпути „Белуха“ с целью пройти в устье Лены. Однако дальше шхер Минина она не прошла и, устроив здесь промысловое зимовье (74° 51′ N, 86° 34′ E), вернулась обратно. В 1931 году „Белуха“ должна была повторить попытку пройти из Архангельска в устье Лены. 23 августа судно было в шхерах Минина, а 5 сентября продолжало свой путь на восток и в районе островов Скотт-Гансена вошло в лед. 7 сентября, дойдя до мыса Стерлегова и встретив здесь более сплоченные льды, А. К. Бурке решил повернуть обратно, предварительно устроив на мысе Михайлова промысловое зимовье (75° 02′ N, 87° 30′ E).


Г. А. Ушаков

Таким образом двукратные попытки „Белухи“ пройти из Карского моря в устье Лены не увенчались успехом и оказались менее удачными, чем все ранее предпринятые в этом районе плавания, несмотря на то, что состояние льдов не было особенно неблагоприятным. В обоих походах „Белухи“ участвовал гидрограф П. К. Хмызников, собравший весьма ценные материалы по гидрологии и лоции посещенного района Карского моря, благодаря чему плавания „Белухи“ оказались все же не бесполезными.

После того как экспедиция Б. Вилькицкого открыла Северную Землю (1913) и приближенно нанесла на карту ее восточные (1913) и южные (1914) берега, эта арктическая земля, остававшаяся совершенно неисследованной, не посещалась человеком вплоть до 1930 года, когда исследование ее было включено в план работ Арктического института. Согласно этому плану на западном берегу Северной Земли предполагалось устроить научноисследовательскую базу, которая и должна была заняться всесторонним исследованием Северной Земли и, прежде всего, ее картированием. Устройство этой базы было возложено на экспедицию на ледокольном пароходе „Седов" в 1930 году, с работами которой в Карском море мы вкратце уже познакомились.

После того как эта экспедиция открыла в северной части Карского моря острова Визе, Исаченко и Воронина, „Седов" 23 августа взял курс на мыс Неупокоева (югозападная оконечность Северной Земли). Встреченный сейчас же за островом Воронина тяжелый лед не позволил приблизиться к Северной Земле, и ледокол, в поисках подходящего места для устройства базы, пошел на север.

В тот же день был открыт новый остров, названный островом Самойловича. Милях в 20-30 к востоку от этого острова виднелась Северная Земля, но подойти к ней и здесь оказалось невозможным, потому что между островом Самойловича и Северной Землей лед был еще не взломан.

Продолжая свое плавание на север, „Седов" 24 августа бросил якорь у группы небольших островов, отстоящих от западного берега Северной Земли приблизительно на 40 км. На одном из этих островов, получивших название островов Сергея Каменева, в честь председателя правительственной Арктической комиссии, была устроена научноисследовательская станция, расположенная в северной широте 79°30′ и восточной долготе 91°08′. Выгрузив здесь снаряжение и продовольствие на три года и оставив на базе начальника Г. А. Ушакова, геолога Н. Н. Урванцева, радиста В. В. Ходова и промышленника С. И. Журавлева, „Седов" пошел дальше на север и 31 августа достиг северной широты 80°58′, где тяжелый полярный пак преградил ему путь. Приблизительно в двух-трех милях отсюда к северу был усмотрен оледенелый остров, названный в честь начальника экспедиции островом Шмидта. Выполнив намеченную программу работ, „Седов" пошел от этого острова в Архангельск, куда прибыл 14 сентября.

„Седов" — первое судно, подошедшее к Северной Земле с запада. Так как западные берега Северной Земли были окружены широким поясом невзломанного льда, то „Седов" не мог к ним приблизиться настолько, чтобы заняться их описью. Эта работа была выполнена сотрудниками научноисследовательской станции на островах Сергея Каменева в 1930 — 32 гг.

Еще осенью 1930 года Ушаков и Урванцев предприняли ряд поездок на Северную Землю с целью устройства продовольственных складов, которые были необходимы для главных санных экспедиций, намеченных на весну. Втечение времени с

23 апреля по 29 мая 1931 года Ушаков, Урванцев и Журавлев обошли всю северную часть Северной Земли, засняв ее берега изучив геологическое строение и определив положение северной ее оконечности, названной мысом Молотова (81°16′ N, 95°43′ E).

Летом Ушаков и Урванцев совершили санную экспедицию к восточному берегу Северной Земли, причем обнаружили, что виденный экспедицией Вилькицкого залив Шокальского на самом деле является проливом. Этот поход протекал в тяжелых условиях. Во второй половине июня температура поднялась до +5°, снег размок, и путь стал одинаково мучительным для людей и собак. Переходы в 5 км стали считаться достижением. Путники и собаки буквально тонули в снегу, который не выдерживал даже лыж. Движение по берегу стало невозможным, а в море лежали непроходимые торосы и глубокие озера на льду. Единственной дорогой, по которой еще можно было двигаться, была узкая прибрежная полоса льда, залитого водой.



Н. П. Демме

Но и здесь продвижение было связано с величайшими трудностями. По словам Н. Н. Урванцева, „поверхность льда у берега от вытаявших ледяных кристаллов стала походить на гигантскую терку. Вскоре собаки ободрали себе по этой ужасной дороге лапы до крови, а некоторые протерли их до сухожилий и даже до костей.

Людям тоже приходилось нелегко. Подчас по пояс в ледяной воде шли они, выбиваясь из сил, помогая измученным животным и подбадривая их. Последние были настолько истощены, что как только их распрягали, они тотчас же падали на землю пластом, и никакие силы не могли их заставить даже пошевелиться“. Две собаки погибли от истощения. Отдав собакам остатки сливочного масла и шоколада и питаясь одним рисом, путники только 20 июля добрались до базы.

В следующем году (1932) Н. Н. Урванцев и Г. А. Ушаков продолжали исследование Северной Земли. Втечение времени с 14 апреля до 30 мая был обойден кругом остров Большевик (южный остров Северной Земли), а в июне был заснят ближайший к базе остров Пионер.

Всего за два года исследователи прошли 3000 км, из которых 2220 км падает на маршрутную съемку, охватившую 26 700 кв. км.

Северная Земля была заснята вся, за исключением острова Шмидта. Было выяснено, что Северная Земля состоит из пяти островов и ряда причлененных к ней мелких, расположенных группами или порознь. Северный остров, названный Комсомольцем, отделяется от среднего — острова Октябрьской Революции — узким проливом Красной Армии. Остров Октябрьской Революции, самый большой (14000 кв. км), отделен от южного острова — Большевика — проливом Шокальского. Против западного входа в пролив лежит остров Пионер, а к северозападу от острова Комсомолец лежит остров Шмидта, до сих пор еще не посещенный человеком.

Острова Северной Земли покрыты внутри куполовидными ледниками достигающими особенного развития на острове Комсомолец, где льдом занято 65 процентов всей площади острова. Во время своего двухлетнего пребывания на Северной Земле Н. Н. Урванцев изучил также геологическое строение архипелага. На мысе Оловянном (южный берег острова Октябрьской Революции) было открыто оловорудное месторождение. Благонадежность и характер этого месторождения пока еще не выяснены.

Некоторые дополнения к картографии Северной Земли были внесены в 1932 году экспедициями на „Русанове" и „Таймыре". „Русанов" исследовал пролив Шокальского, до этого еще не пройденный ни одним судном. На южной оконечности острова Октябрьской Революции экспедицией на „Русанове" был построен дом. „Таймыр" произвел морскую съемку и промер залива Калинина на острове Пионер, а также в проливе Шокальского, у южного входа в который была открыта группа из восьми небольших островов (Красноармейские острова).

Намечавшееся на 1933 год дальнейшее развертывание исследовательских работ на Северной Земле (в частности обследование месторождения олова на острове Октябрьской Революции) не состоялось, так как втечение всего лета 1933 года Северная Земля была окружена тяжелыми льдами, сквозь которые ледокольный пароход „Седов" не мог пробиться. Попытки „Седова" дойти до островов Сергея Каменева также не увенчались успехом, и сотрудники станции на этих островах, во главе с Н. П. Демме, были вынуждены остаться на вторую зимовку.

Они были сняты только в следующем 1934 году гидросамолетом А. Д. Алексеева, который доставил их на мыс Челюскин, откуда зимовщики на „Сибирякове" отправились в Архангельск. Одному из них уже не было суждено добраться до „Большой Земли" — он скончался на второй день своего пребывания на „Сибирякове". Произвести смену персонала станции на островах Сергея Каменева в 1934 году не удалось, так как предназначенный для этого ледокольный пароход „Садко", вследствие неудачно выбранного маршрута („Садко" пытался подойти к Северной Земле со стороны острова Визе), не мог пробраться через тяжелые льды.

Экспедиция на „Сибирякове“ в 1932 г. Работы по освоению Севморпути



Техника полярных экспедиций непрерывно совершенствовалась и продолжает совершенствоваться, и вместе с тем человек все дальше проникает в глубь Арктики, шаг за шагом преодолевая преграды суровой полярной природы. Особенно быстро техника полярных исследований, в частности техника арктического мореплавания, стала прогрессировать с начала текущего столетия. Мощные ледоколы и ледокольные пароходы, метеорологические станции на берегах полярных морей, ледовые разведки с самолетов — все это открыло новые возможности в деле освоения ледяных просторов Арктики. Полное практическое завоевание западного участка Северного морского пути (т.-е. участка к западу от Енисея) является хорошим примером того, чего можно добиться в Арктике при помощи усовершенствованной техники.

После тех достижений, которыми к началу 30-х годов текущего столетия советское полярное мореплавание может справедливо гордиться, пессимистический взгляд на возможность практического использования Северного морского пути на всем его протяжении от Баренцова моря до Берингова пролива стал терять под собой почву. Между тем именно такой взгляд, после трех плаваний северовосточным проходом (Норденшельд, Вилькицкий, Амундсен), довольно крепко укоренился среди специалистов по полярным странам и среди моряков. Так, например, еще в 1932 году — тогда, когда „Сибиряков“ готовился в свой исторический поход,— видный знаток полярных исследований Л. Л. Брейтфус категорически отрицал за транссибирским путем всякое практическое значение.[1]

Если в то время, когда высказывались подобные взгляды, нельзя было дать бесспорных доказательств их неправильности, то все же было ясно, что настало время вопрос о практическом

[1] Breitfuss — Der Nordsibirische Seeweg. Polarbuch, 1933, S. 119.

использовании северовосточного прохода, вставший перед человечеством четыре столетия тому назад,— подвергнуть коренному пересмотру. О необходимости такого пересмотра автор этих строк часто беседовал с проф. О. Ю. Шмидтом на борту „Седова", когда ледокол плавал у берегов Северной Земли, этой пресловутой „решительной преграды для плаваний Северным морским путем" (Л. Л. Брейтфус).

Тогда же, на борту „Седова", впервые возник план советской морской экспедиции северовосточным проходом из Архангельска во Владивосток. План этот был оформлен Всесоюзным Арктическим институтом, приступившим в 1932 году к его осуществлению. Основной задачей экспедиции ставилось прохождение всего Северного морского пути в один навигационный сезон, что, как мы видели, до тех пор еще никому не удавалось выполнить. Вместе с тем экспедиция должна была попутно — не в ущерб своему основному заданию — произвести ряд научных исследований.

Для первой советской экспедиции северовосточным проходом был зафрахтован ледокольный пароход „Сибиряков". Этот пароход, ранее называвшийся „Bellaventure", был построен в Глазго в 1909 году; он имеет машину в 2000 индикаторных сил, водоизмещение его равно 1383 регистровым тоннам. Не подлежит сомнению, что суда типа „Сибирякова" вообше не являются вполне подходящими для плавания северовосточным проходом, прежде всего потому, что недостаточно сильны машины этих пароходов. Так как, однако, уже весною 1932 года имелись вполне определенные указания на то, что навигационный сезон не будет тяжелым в ледовом отношении (по крайней мере к западу от Новосибирских островов), то успех экспедиции казался обеспеченным и при помощи такого судна, как „Сибиряков".

Во главе экспедиции на „Сибирякове" стоял проф. Отто Юл. Шмидт, научной частью руководил проф. В. Ю. Визе, командование судном находилось в руках капитана В. И. Воронина. В экспедиции принимали участие 10 научных работников, всего же на борту „Сибирякова" находилось 64 человека, в том числе четыре пассажира, следовавшие в бухту Провидения на Чукотском полуострове — первые вообще пассажиры по северовосточному проходу.

По плану, в экспедиции должен был участвовать самолет, который под управлением И. К. Иванова своевременно вылетел из Ленинграда в Архангельск, но на р. Онеге имел вынужденную посадку вследствие порчи мотора. После того как был поставлен новый мотор, самолет пытался догнать „Сибирякова", уже вышедшего в плавание, но потерпел аварию в Белом море. Таким образом, экспедиция оказалась без воздушного ледового разведчика, что впоследствии, в Чукотском море, отразилось на ходе экспедиции крайне неблагоприятно.

„Сибиряков" вышел из Архангельска 28 июля 1932 года. 31 июля был пройден Маточкин Шар, и 3 августа ледокол стал на якорь у острова Диксон, где экспедиция должна была при-

нять добавочный запас угля с парохода „Wagland" — одного из пароходов Карской экспедиции 1932 года. „Wagland" сильно запаздывал, и время ожидания „Сибиряков" использовал для научноисследовательского рейса к острову Свердруп. 11 августа экспедиция покинула остров Диксон, и уже 13 августа „Сибиряков" встал на якорь у научноисследовательской станции на островах Сергея Каменева.

Весь переход от острова Диксон к Северной Земле был сделан по абсолютно свободному от льдов морю, температура которого на поверхности не падала ниже 5°. Такие условия, конечно, являются крайне аномальными, ибо обычно судам, подходящим к Северной Зеиле с запада, следует считаться со встречей с большими массами льда, очень часто тяжелого. Аномально благоприятную ледовую обстановку в северовосточной части Карского моря участники экспедиции на „Сибирякове", конечно, только приветствовали, ибо прорыв в календарных сроках экспедиции, вызванный опозданием „Wagland", был благодаря быстрому переходу к Северной Земле ликвидирован.

После краткой остановки у островов Сергея Каменева и теплой встречи с зимовщиками станции во главе с Г. А. Ушаковым и Н. Н. Урванцевым „Сибиряков" продолжал свое плавание. По первоначальному плану экспедиции предполагалось пройти в море Лаптевых либо через пролив Вилькицкого, либо через пролив Шокальского. Однако то исключительно благоприятное состояние льдов, которое „Сибиряков" встретил в северной части Карского моря, позволило автору этих строк выдвинуть новый вариант — обогнуть Северную Землю с севера и таким путем попасть в море Лаптевых. Командование экспедиции остановилось на этом варианте, ибо он представлял большой интерес как с научной стороны, так и с чисто навигационной — Северная Земля еще никогда не была обойдена кругом.

15 августа „Сибиряков" на своем пути к северу прошел в 6 милях от острова Шмидта, который был хорошо виден. Он оказался значительно бо́льших размеров, чем по рекогносцировке „Седова" в 1930 году, когда этот остров был открыт. В тот же день показалась кромка льда, находившаяся в северной широте 81° 07′. Вечером „Сибиряков", находясь уже севернее Северной Земли, подошел к тяжелым торосистым льдам. Это была несомненно южная граница полярного пака, и таким образом „Сибиряков" достиг пределов своих возможностей, — дальнейший путь на север был для него закрыт. На крайней северной точке, достигнутой здесь „Сибиряковым" (сев. широта 81° 28′, вост. долгота 96° 54′), была сделана океанографическая станция; глубина в этом месте равнялась 313 метрам, и, таким образом, обрыв материковой отмели все еще не был достигнут.

После того как в этих водах, никогда еще не посещенных человеком, были выполнены научные работы, курс был взят на югоюговосток, вдоль восточных берегов Северной Земли. У восточных берегов острова Комсомолец находилась полоса чистой воды, которая, по мере продвижения „Сибирякова" к югу стала делаться все уже и наконец вовсе исчезла. Подходивший

здесь вплотную к берегу лед был, к счастью, зимнего образования и имел в толщину только $^1/_2$—$^3/_4$ метра.

У восточного входа в пролив Красной Армии пришлось форсировать невзломанное припайное ледяное поле, длиной около 5 миль. Работая ударами и продвигаясь с каждым ударом примерно на четверть корпуса корабля вперед, „Сибиряков" все же одолел ледяную преграду. На прохождение этого пятимильного поля, толщина которого местами доходила до $1^1/_2$ метров, пришлось потратить сорок часов.

Время от времени приходилось прибегать к помощи аммонала. В результате взрыва во льду получалось круглое отверстие, но трещин обычно не появлялось, а потому взрывы в сплошном льду в общем помогали мало. У восточных берегов острова Большевик были встречены сплоченные многолетние льды, перемычки которых также приходилось взрывать с помощью аммонала. 22 августа и эта преграда была взята, и „Сибиряков" вышел на чистую воду у восточного входа в пролив Вилькицкого. Впервые в истории мореплавания Северная Земля была обойдена с севера.

Дальнейший путь „Сибирякова" лежал уже вне рассматриваемой нами западной части советского сектора Арктики. Мы тем не менее считаем необходимым познакомить читателя и с плаванием „Сибирякова" по Сибирскому морю, тем более, что походом „Сибирякова" положено начало тесной экономической связи между западной и восточной частями Советской Арктики. До „Сибирякова" естественная граница между западной и восточной Арктикой — мыс Челюскин и Северная Земля — определяла собою и грань, разобщавшую непосредственную экономическую связь между Северным краем и северозападной Сибирью, с одной стороны, и восточной Сибирью — с другой. „Сибиряков" стер эту грань, связав Северный край морским путем с Якутией и крайним северовостоком Сибири.

По первоначальному плану экспедиции предполагалось обогнуть Новосибирские острова с севера. Однако каждый раз, когда „Сибиряков" отклонялся к востоку, он неизменно встречал в северозападной части моря Лаптевых тяжелые и сплоченные льды. Вследствие этого было решено отказаться от попытки обойти Новосибирские острова с севера, и курс был взят на устье Лены.

У северовосточных берегов Таймырского полуострова „Сибирякову" пришлось выдержать нелегкую борьбу с многолетним льдом прибрежного происхождения, отличавшимся необычайно грязным, иногда почти шоколадным цветом. В северной широте 76° 05′ и восточной долготе 116° 36′ ледокол вышел на чистую воду и не встречал уже больше льда до самого устья Лены.

Первое приветствие от великой сибирской реки — ввиде куска плавника — „Сибиряков" получил еще в 150 милях от устья реки. После этого плавник стал попадаться довольно часто, а вскоре и вода приняла буроватый цвет — характерный признак примеси речной воды. В восточной части моря Лаптевых влияние ленских вод замечается в еще большем удалении от устья, так, на-

пример, по наблюдениям „Фрам“ в 1893 году элементы речных вод были отчетливо заметны даже в расстоянии 500 км от устья Лены.

В ночь с 26 на 27 августа „Сибиряков“ вошел в Тикси — хорошо защищенную бухту, расположенную на восточной стороне дельты Лены. Навстречу ледоколу вышла историческая „Лена“— первый пароход, пришедший в устье Лены с запада (1878).

„Привет полярникам“— раздалось с маленькой „Лены“, „привет Советской Якутии“,— отвечали с „Сибирякова“, первого судна, пришедшего сюда из Архангельска. Под управлением лучшего лоцмана на Лене, якута Богатырева, „Лена“ провела ледокол к якорной стоянке у острова Бруснева.

В бухте Тикси в момент прихода „Сибирякова“ стояла целая небольшая флотилия из речных пароходов и барж, которую предполагалось перебросить морем на реку Колыму. Одна из барж была нагружена углем, который на случай захода „Сибирякова“ в устье Лены был заранее заказан экспедицией. Этот уголь был добыт на возвышенности Сангар-Хая на правом берегу р. Лены, 320 км ниже Якутска. Механики „Сибирякова“ остались этим углем вполне довольны.

Пока шла погрузка 250 тонн угля, участники экспедиции посетили строившуюся в бухте Тикси, в небольшом заливчике Сого, научноисследовательскую станцию Арктического института. Строительные работы выполнялись почти исключительно самими сотрудниками станции. Чтобы помочь им, „сибиряковцы“ объявили аврал. Вечером все собрались в помещение „кают-компании“ станции. Пионеры научноисследовательской работы в бухте Тикси провозгласили тосты за „Сибирякова“, открывшего новую страницу в истории Якутии, а „сибиряковцы“ в ответных тостах пили за бухту Тикси —„окно Якутии на запад“.

Из бухты Тикси „Сибиряков“ вышел 30 августа, взяв на буксир два речных парохода —„Партизан“ и „Якут“. В этих пароходах, собранных зимою 1931/32 года в г. Киренске чувствовалась особенно острая потребность на Колыме; между тем тяжелое состояние льдов у берегов Чукотского полуострова не оставляло никакой надежды на своевременное прибытие в устье Лены парохода из Владивостока, который должен был отбуксировать речные пароходы в Колыму. Совершить же морской переход самостоятельно колесные речные пароходы, конечно, не могли. В бухте Тикси н борта „Сибирякова“ было взято также несколько пассажиров на Колыму, в том числе два „зайца“, которых непреодолимо влекло колымское золото.

Переход до острова Большого Ляховского (самого южного из группы Новосибирских островов) был совершен по свободному ото льда и совершенно спокойному морю. 31 августа „Сибиряков“ встал на якорь против геофизической станции на острове Большом Ляховском, выстроенной Академией Наук в 1928 году. Здесь произошла встреча с экспедицией Аэрофлота под начальством И. А. Ландина, которая, двигаясь к устью Лены с востока, заканчивала свою двухлетнюю работу по изысканию воздушного пути между Беринговым проливом и устьем Лены.

На следующий день „Сибиряков" поднял якорь и продолжал свое плавание к Колыме. Погода попрежнему благоприятствовала, и буксировка речных пароходов происходила без каких-либо осложнений. Утром 3 сентября, при подходе к Медвежьим островам, стали попадаться отдельные льдины.

Поздно вечером „Сибиряков" отдал якорь у мыса Медвежьего, находящегося недалеко от устья Колымы, где он расстался с речными пароходами. Одновременно с „Сибиряковым" к мысу Медвежьему с востока подошел караван судов Северовосточной экспедиции Наркомвода под проводкой ледореза „Литке".

На следующий день „Сибиряков" продолжал свое плавание на восток. До меридиана 165° 30′ ост попадались только отдельные льдины, далее же к востоку лед начал сгущаться. К востоку от меридиана 167° ост находились многолетние торосистые льды с мощными подводными таранами, сидевшие в воде в среднем на 4-5 м. Именно здесь, у Чукотского побережья, на последнем участке своего длинного пути „Сибиряков" встретил наиболее тяжелые за все плавание от Новой Земли до Берингова пролива льды. По словам чукчей, сидящих на мысе Северном, тяжелые льды держались у Чукотского побережья уже третье лето подряд (т. е. начиная с 1930 г.).[1] Медленно прокладывая себе путь среди льдов, иногда взрывая перемычки аммоналом, „Сибиряков" достиг 10 сентября острова Колючина, т. е. того района, где в 1878 году была вынуждена зазимовать норденшельдовская „Вега".

Та же участь грозила здесь и „Сибирякову", ибо, работая у острова Колючина в тяжелых льдах, ледокол поломал себе все четыре лопасти винта. На чистой воде судно, несомненно, имело бы ход и с остававшимися обломками лопастей, но в сплоченном льду оно работать уже не могло. Единственным выходом оставалось сменить поврежденные лопасти новыми, имевшимися в запасе. Для этого надо было прежде всего поднять корму футов на десять, чего можно было достичь переброской всего имевшегося на ледоколе угля (400 тонн) и запаса продовольствия из кормовой части корабля в носовую. Был объявлен аврал, и все участники экспедиции на время превратились в грузчиков. Уже вечером 12 сентября удалось приступить к смене поврежденных лопастей, а 16 сентября были поставлены новые лопасти, и ледокол мог продолжать свое плавание.

Во время работ по смене лопастей ледокол очень медленно дрейфовал в различных направлениях между мысом Онман и островом Колючиным. Погода стояла, к счастью, маловетренная и не препятствовала работам. Шторм в это время мог бы иметь тяжелые последствия, так как передняя палуба находилась почти вровень с поверхностью моря. Судно настолько потеряло свою остойчивость, что достаточно было снять с левых вант 100 окороков, чтобы выровнять заметный крен.

---

[1] Тяжелое состояние льдов наблюдалось здесь и в 1933 году, подтверждая тем самым характерное явление, что «легкие» или «тяжелые» ледовые годы обычно следуют один за другим, образуя продолжительные «малоледовитые» и «сильноледовитые» периоды.

Обогнув остров Колючин с юга, „Сибиряков“ легко прошел до мыса Джинретлен, но затем, идя довольно далеко от берега, встретил весьма сплоченный и тяжелый лед, в котором обломалась одна из вновь поставленных лопастей. В это же время в машине сломался упорный подшипник, а в носовой части обнаружилась довольно сильная течь. 18 сентября, недалеко от острова Идлидля, „Сибиряков“ потерпел еще большее повреждение, поставившее под угрозу срыва все задание экспедиции,— обломался конец гребного вала, и корабль остался без винта. Потеряв возможность самостоятельного движения во льду, „Сибиряков“ был отдан игре ветров и течений.

Невольный ледовый дрейф „Сибирякова“ продолжался до 1 октября, когда ледокол вышел на чистую воду к NNE от Берингова пролива, в широте 66° 17′ N и долготе 169° 28′ E. Направление дрейфа было вначале на юговосток вдоль берега Чукотского полуострова, но около мыса Икигур направление дрейфа дважды менялось на обратное. Втечение времени с 23 по 29 сентября ледокол описал между мысом Икигур и мысом Дежневым большую дугу, выгнутую к северу. Тогда, когда корабль дрейфовал в нежелательном направлении, отдавался якорь. Однако под напором льдов якорь почти не держал, и эта мера помогала очень мало. Отдельные навалившиеся на якорную цепь льдины „сибиряковцы“ взрывали аммоналом. Совершенно не держал якорь в такие дни, когда температура воздуха падала ниже 0°, и ледяные отдельности спаивались молодым льдом в цельные поля.

27 сентября, когда под влиянием северозападного ветра льды несколько разредило, на „Сибирякове“ были поставлены паруса, наскоро сшитые из брезентов, а также шлюпочные паруса, при помощи которых ледокол продвигался по разводьям со скоростью около полуузла. Так как при таком малом ходе судно совершенно не слушалось руля, то лавировать среди льда нельзя было, и ледокол сплошь и рядом упирался в льдину. В таких случаях на льдину заносился трос, и при помощи паровой лебедки льдина оттаскивалась в сторону; иногда такую льдину приходилось взрывать аммоналом.

Не сдаваясь перед ледяной стихией и упорно борясь с ней всеми доступными способами, „сибиряковцы“ в конце концов вышли победителями из неравного боя: 1 октября в 14 часов 45 минут „Сибиряков“ вышел на чистую воду к северу от Берингова пролива.

Впервые в истории северовосточный проход был пройден в одну навигацию — в два месяца и пять дней. Впервые была выполнена задача, которую 379 лет назад выдвинуло „Общество изыскателей для открытия стран, земель, островов, государств и владений неведомых и доселе морским путем еще не посещенных“. Мечта, владевшая мореплавателями севера втечение столетий, была воплощена в жизнь.

У кромки льда, куда вышел „Сибиряков“, его ожидал вызванный по радио траулер „Уссуриец“ под командой капитана С. И. Кострубова. „Уссуриец“ отбуксировал „Сибирякова“ сперва

в Петропавловск на Камчатке, где ледоколу была устроена торжественная и не менее теплая встреча, а затем в японский порт Иокогаму. 53 года назад Иокогама принимала пионера северо-восточного прохода — „Вегу", теперь она встречала победителя этого морского пути—„Сибирякова".

В Иокогаме „Сибиряков" стал на ремонт. Закончив его, ледокол 1 января 1933 года вышел южным путем в Мурманск, куда прибыл 7 марта.

Значение победы, одержанной на „Сибирякове" советскими мореплавателями и учеными, огромно. Так именно и расценило поход „Сибирякова" советское правительство, наградившее ледокольный пароход и каждого участника экспедиции орденами и еще в том же году постановившее создать „Главное управление северного морского пути", на которое возложена задача изучить, оборудовать и в основном освоить Северный морской путь на всем его протяжении втечение ближайших лет.

Рассматривая экспедицию на „Сибирякове" в 1932 году как крупную и блестящую победу, было бы, однако, неправильно утверждать, что этой экспедицией Северный морской путь завоеван. Это завоевание еще впереди. Главное значение похода „Сибирякова" состоит в том, что он с несомненностью доказал, что Северный морской путь *может* быть завоеван, и что точка зрения, по которой за этим путем не признавалось никакого практического значения, была неправильна.

Важным результатом экспедиции на „Сибирякове" следует считать также то, что ею выявлена недостаточность технических средств, имевшихся в ее распоряжении. Нужно помнить, что все плавание „Сибирякова" от Архангельска до Колымы происходило в очень благоприятной ледовой обстановке, наблюдающейся только в редкие годы. Как только Арктика в полной мере противопоставила „Сибирякову" свои враждебные силы — это было у Чукотского полуострова — ледокол сразу попал в очень тяжелое положение, из которого он вырвался не только благодаря железному упорству сибиряковцев, но и вследствие благоприятных ветров и течений.

С теми средствами, которые были в распоряжении первой советской экспедиции Северного морского пути, мы не можем стать хозяевами этого пути. Эти средства во многом надо усилить. Нужны новые суда, ледокольные пароходы и мощные ледоколы, специально приспособленные для условий Северного морского пути; необходима широко поставленная аэрослужба как с кораблей, так и с берега; нужны новые метеорологические радиостанции, хорошие морские карты, необходима обстановка морского пути навигационными знаками, и, наконец, нужна большая научноисследовательская работа.

Работа впереди предстоит большая, но в конечном успехе ее сомневаться после экспедиции „Сибирякова" уже нельзя.

К этой работе, имеющей целью практическое освоение северовосточного прохода, Главное управление северного морского пути и его научный орган — Арктический институт приступили уже в следующем, 1933 году.

Наиболее крупным мероприятием по освоению Северного морского пути, проведенным в навигацию 1933 года, следует считать первый опыт плавания грузовых пароходов из Архангельска в устье Лены. Для этой операции, выполненной под общим руководством Б. В. Лаврова, были использованы лесовозы „Товарищ Сталин“ и „Володарский“. Под проводкой ледокола „Красин“ эти лесовозы, вместе с лесовозом „Правда“ (имевшим назначение идти в бухту Нордвик в югозападной части моря Лаптевых), 24 августа покинули остров Диксон и взяли курс на северовосток, к проливу Вилькицкого. На основании данных ледовой разведки, незадолго до того предпринятой с гидроплана А. Д. Алексеевым,— путь был избран вдоль опушки шхер, расположенных у азиатского берега. Проводка лесовозов протекала без каких-либо осложнений до Русского острова (крайнего северного острова в архипелаге Норденшельда). Здесь были встречены большие ледяные поля, находившиеся в состоянии сжатия.

Благодаря предпринятой „Красиным“ ледовой разведке на восток и юговосток от Русского острова (стоившей ледоколу потери левого винта), удалось найти вполне проходимый для лесовозов путь, и 31 августа караван, к которому присоединились также ледокольные пароходы „Русанов“ и „Сибиряков“, встал на якорь у мыса Челюскина. На следующий день сюда подошел и пароход „Челюскин“, следовавший из Ленинграда во Владивосток. Впервые северная оконечность Азии видела такое скопление судов — семь пароходов стояло одновременно у радиостанции мыса Челюскина. 1 сентября лесовозы продолжали свое плавание.

Благополучно достигнув устья Лены и выполнив в бухте Тикси разгрузочные операции, „Товарищ Сталин“ и „Володарский“ в начале второй половины сентября вышли в обратный путь в Архангельск. У кромки льдов в море Лаптевых их поджидал „Красин“, под проводкой которого караван (позже к нему присоединилась и „Правда“) дошел до пролива Вилькицкого.

В это время, под влиянием установившихся морозов, море уже было сковано молодым льдом, а старые льды в проливе Вилькицкого сцементировало молодым льдом в одну цельную массу. Этот пролив, пройденный три недели назад без всяких затруднений, оказался теперь, в двадцатых числах сентября, уже непроходимым для лесовозов, даже под проводкой мощного ледокола. Не оставалось другого выхода, как поставить суда на безопасную зимовку. В качестве такого места были выбраны острова Самуила, у северовосточного берега Таймырского полуострова.

Несмотря на то, что первое плавание торговых пароходов было, таким образом, связано с вынужденной их зимовкой, этот опыт является чрезвычайно ценным, и его следует рассматривать как важный шаг вперед на пути освоения северовосточного прохода. Сейчас можно с большой уверенностью сказать, что если бы вся операция по проводке судов первой ленской экспедиции была выполнена декадой раньше, то караван еще

успел бы пройти через пролив Вилькицкого и вернуться в Архангельск. „Упущение времени смерти подобно“—это петровское выражение имеет в условиях Северного морского пути полную силу.

Операция 1933 года показала также, что суда типа лесовозов нельзя считать вполне пригодными для плавания в устье Лены даже при наличии мощного ледокола. К такому выводу приходится придти тем более, что ледовые условия 1933 года, по сравнению с обычно наблюдающимися в районе между островом Диксон и устьем Лены, нельзя считать очень тяжелыми. Аномально неблагоприятным моментом 1933 года следует считать только чрезвычайную краткость навигационного периода (около 20 дней) в наиболее высоких широтах Северного морского пути.

Одновременно с тремя лесовозами в 1933 году из моря Лаптевых в Архангельск возвращался ледокольный пароход „Русанов“. Проводка его не составила для „Красина“ особых затруднений, тогда как проводка лесовозов в конце сентября была уже невозможна. Этот факт с достаточной очевидностью говорит за необходимость применения для операций по Северному морскому пути судов специальной конструкции и достаточно мощных.

Вслед за проводкой в устье Лены лесовозов, „Красин“ в том же году провел из устья Оби в устье Лены речной пароход „Первая пятилетка“. Эта операция, выполненная под руководством капитана Модзалевского без каких-либо затруднений, подтверждает то, что лето 1933 года в районе морского пути между Енисеем и Леной нельзя причислить к очень тяжелым ледовым годам. В тяжелый ледовый год плавание простого речного судна было бы, конечно, невозможным.

Вместе с караваном судов, следовавших в 1933 году от острова Диксон в устье Лены, прошел в море Лаптевых и ледокольный пароход „Русанов“ (капитан Б. Ерохин), имевший задачей устройство в бухте Прончищевой (на восточном берегу Таймырского полуострова) охотничье-промыслового становища. Эта задача „Русановым“ была выполнена, несмотря на очень тяжелые условия разгрузки в бухте Прончищевой.

В том же году северную часть Карского моря посетила экспедиция на ледокольном пароходе „Сибиряков“ под начальством проф. В. Ю. Визе. „Сибиряков“ должен был сперва доставить грузы на станцию на мыс Челюскина и произвести здесь смену людей, а потом отправиться на научные работы в северную часть Карского моря.

„Сибиряков“, под командой капитана Ю. К. Хлебникова, вышел из Архангельска 26 июля и, пройдя Маточкин Шар, 2 августа встал на якорь у острова Диксон, явившись первым судном, пришедшим сюда в навигацию 1933 года с запада.

В Карском море „Сибирякову“ пришлось пройти полосу льда, местами сплоченного, шириной в 260 миль. К моменту прихода „Сибирякова“ к острову Диксон бухта у радиостанции была еще покрыта невзломанным льдом (лето 1933 года было

в северной части Карского моря очень холодным, и льды вскрылись поздно). У берега между мысом Михайлова и архипелагом Норденшельда втечение всего лета держался припай, шириной от 3 до 30 км, а проливы в архипелаге Норденшельда вовсе не вскрывались.

Пополнив свои запасы угля в бухте Широкой (Енисейский залив), „Сибиряков“ 8 августа вышел в море, имея целью достижение мыса Челюскина. Так как в начале августа льды у берега еще не вскрывались (весь Пясинский залив в это время еще стоял), то курс был проложен мористо. Кромку льдов „Сибиряков“ встретил в сев. широте 74° 58′ и вост. долготе 83°. По мере продвижения на восток льды, представлявшие собою большие ровные поля зимнего и отчасти весеннего происхождения, становились все более и более сплоченными и на меридиане 85° 24′ (при широте 76° 08′) явились окончательной преградой для продвижения вперед.

Имея только весьма ограниченный запас угля, „Сибиряков“ не мог выжидать улучшения состояния льдов и был вынужден повернуть обратно к острову Диксон, куда и прибыл 19 августа. На пути были выполнены различные научные работы, посещены острова „Известий ЦИК“ и открыт остров Арктического института.

После того как в бухте Диксон был взят уголь с лесовоза „Товарищ Сталин“, „Сибиряков“ покинул остров Диксон 24 августа. Идя то вместе с ленским караваном, то самостоятельно, „Сибиряков“ 31 августа встал на якорь у мыса Челюскина. Выгрузка у мыса Челюскина, вследствие надвинутых вплотную к берегам льдов, находившихся большей частью в движении, была чрезвычайно затруднена. 13 сентября „Сибиряков“ покинул мыс Челюскин, будучи вызван на помощь лесовозу „Правда“, севшему на мель у входа в бухту Прончищевой.

16 сентября „Сибиряков“ был снова у мыса Челюскина и в тот же день вышел в обратный путь к острову Диксон. К этому времени старый лед был уже крепко спаян молодым льдом, и так как, кроме того, осадка „Сибирякова“ после выгрузки у мыса Челюскина была мала, то продвижение судна было чрезвычайно затруднено.

Только 20 сентября „Сибиряков“ достиг Русского острова — наиболее тяжелого в ледовом отношении района между островом Диксон и мысом Челюскиным. К северу от этого острова „Сибиряков“ оставался до 27 сентября, будучи большей частью затерт льдами и лежа в дрейфе. 27 сентября к „Сибирякову“ подошел „Красин“, возвращавшийся вместе с „Русановым“ из моря Лаптевых, и без труда вывел „Сибирякова“ на более легкие льды к западу от архипелага Норденшельда.

30 сентября „Сибиряков“ был снова у острова Диксон. Так как здесь не удалось пополнить угольных запасов, и, кроме того, время года было уже позднее, то от научноисследовательского рейса в северную часть Карского моря пришлось отказаться и возвращаться в Архангельск. Задержавшись в Югорском Шаре на восемь суток, в ожидании угля, „Сибиряков“ 16 октября при-

был в Архангельск. Хотя предполагавшийся специальный научноисследовательский рейс „Сибирякова“ и не состоялся, тем не менее попутно были выполнены существенные научные работы, главным образом по биологии (Г. П. Горбунов), микробиологии (проф. Б. Л. Исаченко) и морским грунтам (Г. Ф. Уль).

Операцию по снабжению станции на островах Сергея Каменева в 1933 году должен был выполнить ледокольный пароход „Седов“ (капитан Д. И. Швецов). Вместе с тем этот пароход должен был устроить научноисследовательскую базу на мысе Оловянном в проливе Шокальского. Втечение почти целого месяца „Седов“ тщетно пытался подойти к Северной Земле как с запада, так и с юга и юговостока, тяжелые льды всюду преграждали доступ к берегам. По сведениям станции на островах Сергея Каменева, невзломанный торосистый припай держался у западного берега Северной Земли втечение всего лета. На обратном пути в Архангельск „Седов“ посетил остров Уединения.

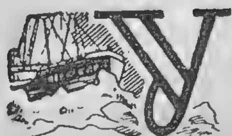
Значительные топографические и гидрологические работы были выполнены в Карском районе Северного морского пути „Западнотаймырской экспедицией“ 1933 года под начальством И. А. Ландина. В состав этой экспедиции входили парусномоторное судно „Белуха“ и моторные боты „Сталинец“ и „Гыдаяма“. Этой экспедицией была выполнена детальная съемка берега от мыса Михайлова до островов Крузенштерна, основанная на восьми астрономических пунктах.

„Белуха“ выполнила ряд гидрологических разрезов в Карском море, а также топографические работы на островах Уединения, „Известий ЦИК“ и Арктического института. На обратном пути в Архангельск „Белуха“ имела несчастье сесть на банку к северозападу от острова Белого. Получив пробоину, судно затонуло 25 сентября в северной широте 73° 41′ и восточной долготе 69° 35′. Люди и все научные материалы были спасены подошедшим к месту аварии пароходом „Аркос“, который летом 1933 года построил метеорологическую радиостанцию на острове Белом. Одновременно с „Западнотаймырской экспедицией“ съемочные и промерные работы в районе Диксона и к северовостоку от него производились с гидрографического судна „Циркуль“, которое продолжало их и в следующем году.

В 1934 году, по примеру предшествовавшего года, в устье Лены были направлены грузовые пароходы с запада. В состав „Второй ленской экспедиции“, проведенной под общим руководством П. В. Орловского, входили морские пароходы „Молотов“, „Сакко“ и „Байкал“; к этому же каравану был присоединен речной буксир „Партизан Щетинкин“, предназначавшийся для работы на реке Лене. Проводка судов через льды была выполнена ледоколом „Ермак“. Вся операция прошла без каких-либо осложнений, и суда успели вернуться еще до смерзания льдов.

Весьма важным мероприятием по освоению северного морского пути является устройство угольных баз и портов. В 1934 году портостроительные работы были начаты на острове Диксон, где, кроме того, был оборудаван мощный радиоцентр. В бухте Тикси было приступлено к постройке Усть-Ленского порта.

Экспедиции на „Челюскине“ и на „Литке“



Уже в следующем году после похода „Сибирякова“ было проведено первое опытное плавание по Северному морскому пути грузового неледокольного парохода. Для этого был выбран только что построенный в Дании пароход „Лена“, переименованный в „Челюскин“[1] по прибытии в Ленинград. Водоизмещение судна составляло 3600 тонн, мощность машины — 2450 лош. сил. Хотя „Челюскин“ и имел некоторые специальные крепления, он все же не отвечал тяжелым условиям плавания в арктических водах: набор корпуса был недостаточно крепок, шпангоуты редкие и слабые, ширина парохода большая; скуловая часть, при проходе через льды, подвергалась сильным ударам. Во многом уступая уже испытанным в Арктике ледокольным пароходам типа „Седов“ и „Сибиряков“, „Челюскин“ по плану не должен был совершить плавание по Северному морскому пути самостоятельно: предполагалось, что его будет сопровождать ледокол „Красин“. Помимо сквозного плавания Северным морским путем в одну навигацию, „Челюскин“ должен был снабдить колонию на острове Врангеля, в последний раз посещенную кораблем в 1929 году, а также завезти туда новый штат научноисследовательской станции.

Во главе экспедиции на „Челюскине“ стоял проф. О. Ю. Шмидт, судном командовал капитан В. И. Воронин. На корабле находилось 111 человек, в том числе один ребенок — дочь начальника острова Врангеля. Судовая команда — 52 человека, экспедиционный состав — 29 человек и столько же зимовщиков и плотников для острова Врангеля.

„Челюскин“ вышел из Ленинграда 16 июля 1933 года и, зайдя по пути в Копенгаген, прибыл в Мурманск 2 августа. Приняв здесь уголь и добавочный экспедиционный груз, „Челюскин“

[1] При описании похода «Челюскина» мы в основном пользовались рейсовым донесением капитана В. И. Воронина, любезно предоставленным им в наше распоряжение.

10 августа вышел из Мурманска во Владивосток. Капитан Воронин записал в этот день в свой дневник: — „Я знаю, что меня ждет, как мне будет трудно вести это суденышко через арктические льды“. Пройдя Маточкин Шар, „Челюскин“ встретился со льдами Карского моря. Судно шло изъеденным льдом небольшой сплоченности (4-6 баллов), но, несмотря на это, уже 15 августа были обнаружены существенные повреждения: началась течь в носовой части корпуса, в форпике и носовом трюме было повреждено 12 шпангоутов и срезано 33 заклепки, в четырех местах оказались вмятины. При плавании во льдах выяснилось, что „Челюскин“ плохо слушается руля, а это является для ледового судна весьма существенным недостатком.

Чтобы поднять поврежденные места корпуса, надо было частично разгрузить судно. С этой целью был вызван „Красин“, обслуживавший ленскую экспедицию. По окончании перегрузки угля „Красин“ стал выводить „Челюскина“ на чистую воду. Вследствие большой ширины „Челюскин“ с трудом мог следовать за ледоколом, скуловые части постоянно упирались в лед. В результате была получена новая вмятина.

Расставшись с „Красиным“, „Челюскин“ последовал вдоль кромки льда на север, намереваясь пройти в море Лаптевых либо проливом Шокальского, либо вокруг северной оконечности Северной Земли. 24 августа с „Челюскина“ неожиданно увидели остров, судно встало на якорь. Оказалось, что это остров Уединения, который был обозначен на картах на 50 миль восточнее своего истинного положения. Вскоре сюда подошел „Седов“, которому „Челюскин“ передал еще около 100 тонн угля. Во время стоянки у острова Уединения имевшийся на борту небольшой самолет Ш-2 сделал, под управлением летчика М. С. Бабушкина, ледовую разведку в северном направлении и, кроме того, летал над островом. О. Ю. Шмидтом была произведена зарисовка острова.

Продолжая двигаться на север вдоль кромки льда, „Челюскин“ 27 августа достиг широты 78° 54′ N (на меридиане 81°28′). Новая авиаразведка показала, что на востоке и северовостоке всюду простираются непроходимые торосистые поля. Путь на Северную Землю был закрыт. Не оставалось другого выхода, как повернуть на юг, к берегу Харитона Лаптева, вдоль которого незадолго до этого успешно прошли на восток суда ленской экспедиции — „Сибиряков“ и „Русанов“. 31 августа население „Челюскина“ увеличилось на одного человека, о чем была сделана следующая запись в судовом журнале: „5 ч. 30 м. у супругов Васильевых родился ребенок — девочка. Имя девочки — Карина. Счислимая широта 75° 46,5′ N, долгота — 91° 06′ E. Глубина 52 метра“.

Первого сентября „Челюскин“ был у северной оконечности Азии, а на следующий день вышел в море Лаптевых, где взял курс на Новосибирские острова. На протяжении первых 60 миль море было чисто, далее встречались льды, которые снова исчезли к востоку от меридиана 122° E. Здесь „Челюскину“ пришлось выдержать сильный шторм: крен корабля доходил до 53°.



О. Ю. Шмидт

6 сентября „Челюскин“ находился у острова Бельковского и в тот же день вошел в пролив Санникова. По мнению капитана В. И. Воронина, этот пролив более удобен для судов с большой осадкой, чем пролив Лаптева. По выходе из пролива пароход попал в туман, не позволявший определить местоположение судна. 8 сентября глубины стали резко уменьшаться, и вскоре показалась земля,— это был южный берег острова Новая Сибирь. Оказалось, что судно находится на 27 миль севернее своего счислимого места. Чтобы выбраться из мелководья, спустили моторный катер, который шел впереди „Челюскина“ с промером.

В Восточносибирском море „Челюскин“ сделал попытку исследовать то белое пятно на карте, где некоторые предполагали существование так называемой „Земли Андреева“. Однако тяжелые льды воспрепятствовали этому и заставили судно отклониться к югу. Корабль получил новые повреждения: лопнул один шпангоут, несколько—погнулось, появились две новые вмятины, течь усилилась. „Как трудно идти среди льдов на слабом „Челюскине“, к тому же плохо слушающемся руля“,— пишет В. И. Воронин.

Вскоре настал самый тяжелый этап экспедиции — плавание в Чукотском море. 15 сентября „Челюскин“ был у мыса Якан, встретив значительные трудности между мысом Шелагским и островом Шалаурова. У мыса Якан экспедиция встретилась с самолетом НТ-4, на котором находились летчик Ф. К. Куканов и и Г. Д. Красинский. О. Ю. Шмидт совершил полет на остров Врангеля. В это же время вылетел на ледовую разведку экспедиционный самолет Ш-2 с летчиком М. С. Бабушкиным и капитаном Ворониным. Разведка обнаружила, что море почти всюду забито тяжелыми льдами.

Дальнейшее плавание представляет собой отчаянную борьбу „Челюскина“ с непосильным для него врагом. В судовой журнал почти ежедневно записываются новые повреждения: о лопнувших шпангоутах, сломанной лопасти, срезанных заклепках. 18—22 сентября „Челюскин“ был зажат в тяжелых льдах: начался медленный дрейф на юговосток, по направлению к острову Колючину. 23 сентября дрейф прекратился, и „Челюскин“ встал неподвижно у берегового льда, в 3-4 милях к востоку от острова Колючина. Между тем совсем недалеко от „Челюскина“ лед непрерывно с большой скоростью несло по направлению к Берингову проливу, куда все стремились, где была свобода. Втечение шести суток весь состав экспедиции прилагал героические усилия, чтобы вырваться из неподвижных льдов. День и ночь воздух оглашался взрывами аммонала, но все было напрасно.

„Корабль стоял в неподвижном льду, между тем в миле от него лед сплошной лавиной несло в Берингов пролив. Многие на „Челюскине“, не привыкшие к морской жизни, начали с явной скукой смотреть на эту ледяную пустыню, окружавшую нас“,— записал в те дни капитан Воронин. 1 октября начался всеобщий аврал по околке парохода. Лед крошили пешнями и

потом отвозили его на санях далеко в сторону. „Чего можно было ожидать от этой изнурительно-тяжелой работы?" — спрашивает Воронин и тут же дает ответ: „Положительных результатов ждать нельзя было, так как своими силами вывезти 150 000 тонн льда мы, конечно, не могли. Так говорит здравый смысл. Но ведь нельзя же и рук опускать! Думать о зимовке еще рано. Кромка льда близко от нас, и свободная вода манит к себе".

3 октября, по распоряжению начальника экспедиции, с парохода было списано 8 человек, для которых вынужденная зимовка, по состоянию здоровья, могла иметь нежелательные последствия. Они отправились на берег на четырех нартах и уже 10 октября благополучно достигли селения Уэлен у Берингова пролива, где и сели на стоявший там ледорез „Литке".



Капитан В. И. Воронин

4 октября льды около „Челюскина" внезапно пришли в движение, и на следующий день впереди по курсу образовалась большая полынья. Начались подрывные работы, и вскоре „Челюскин" оказался на свободной воде. „Все это произошло так быстро и неожиданно, что не успели подобрать со льда инструменты",—замечает капитан Воронин. До мыса Сердце-Камень пароход прошел без затруднений, а дальше находились торосистые льды, возвышавшиеся над поверхностью воды до 3 метров.

С 8 по 28 октября „Челюскин" блуждал в различных направлениях, то лежа в дрейфе, то делая попытки двигаться самостоятельно. Одно время судно было уже недалеко от цели — мыса Дежнева, но сильным дрейфом его снова отбросило за мыс Сердце-Камень. „Отстаивая каждый километр, мы на „Челюскине" делали все, чтобы хоть немного продвинуться на восток",— пишет В. И. Воронин.— Мы производили большие по силе взрывы, окалывали судно, применяли силу машины,— но все оказалось напрасным: нас упорно дрейфовало на запад".

Наконец, 28 октября счастие, как-будто улыбнулось пленникам льда. Дрейф стал юговосточный, и впереди появились большие пространства чистой воды. Однако вблизи самого судна лед оставался совершенно неподвижным, и оно находилось, по выражению В. И. Воронина, в „каком-то проклятом ледяном болоте". При попытке выбиться на свободную воду корабль опять

получил серьезные повреждения. Между тем общую массу льда продолжало нести на юговосток, и 4-5 ноября „Челюскин“, попрежнему скованный льдом, находился в Беринговом проливе, у островов Диомида. Чистая вода была в полумиле. В том, что победа уже близка, и судно через несколько часов получит свободу, тогда на „Челюскине“ почти никто не сомневался. Кто был помоложе, затеяли песни и пляс.

Но следующий день принес горькое разочарование, все надежды на освобождение рухнули. Несмотря на ветер с северо-северозапада, судно, увлекаемое беринговским течением, стало дрейфовать обратно в Чукотское море, сперва медленно, потом все стремительнее и стремительнее. Через два дня „Челюскин“ был уже в 70 милях от Берингова пролива. Выйти на чистую воду ему не было суждено.

25 ноября корабль испытал первое сильное сжатие льдов. На случай гибели судна был выгружен на лед запас продовольствия на четыре месяца. Когда сжатие кончилось, продовольствие погрузили обратно, и с этого времени аварийный запас хранился наготове на палубе. Время от времени машина „Челюскина“ еще работала, не столько с целью выбраться на чистую воду, сколько для того, чтобы поставить судно, в случае сжатия, в наиболее безопасное положение. 3 декабря машина работала в последний раз: корабль самостоятельно больше уже не двигался. Началась зимовка в дрейфующих льдах.

2 января „Челюскин“ находился в сев. широте 69°14′ и зап. долготе 174°32′. Это была самая северная точка, достигнутая „Челюскиным“ за время его дрейфа в Чукотском море. Сжатие время от времени продолжалось. „Были слышны удары, как пушечные выстрелы,— пишет В. И. Воронин,— и сильный скрип льда вдали от судна. Шум производил неприятное впечатление. Я чувствовал в нем опасность, и потому эти концерты возбуждали мои нервы“. Для наблюдений над колебаниями льда на льду были установлены приборы, показания которых время от времени отсчитывались геофизиком Факидовым и капитаном Ворониным.

Наступил новый 1934 год. Полярная ночь прошла быстро, а вскоре и солнце начало заметно пригревать. Подвижки льда все продолжались, вокруг „Челюскина“ образовались огромные торосы. Поздно вечером 12 февраля начались сильные толчки льда по корпусу, сопровождавшиеся глухими звуками. Резкий нордовый ветер свистел в вантах. Под форштевнем и ахтерштевнем образовались трещины. На следующий день, 13 февраля, началось сильнейшее сжатие — последнее, которое испытал „Челюскин“. Возвращаясь днем после наблюдений над колебаниями льда к судну, капитан Воронин увидел двигавшийся прямо на корабль огромный торосистый вал. Катастрофа началась. Начальник экспедиции О. Ю. Шмидт описывает ее следующим образом:

„Льды перекатывались друг через друга, как гребешки морских волн. Высота вала дошла до 8 метров над морем. Был отдан приказ о всеобщем аврале и немедленной выгрузке аварий-

ного запаса. С привычной организованностью и дисциплиной люди стали на места. Не успела еще работа начаться, как трещина слева от судна расширилась, и вдоль ее, нажимая на бок парохода, задвигалась одна половина ледяного поля, подгоняемая сзади упомянутым выше валом. Крепкий металл корпуса сдал не сразу. Видно было, как льдина вдавливается в борт, а над нею листы обшивки пучатся, выбиваясь наружу.

Лед продолжал медленное, но неотразимое наступление. Вспученные железные листы обшивки корпуса разорвались по шву. С треском летели заклепки. В одно мгновение левый борт



„Челюскин" в Чукотском море

парохода был оторван от носового трюма до кормового конца палубы. Этот пролом, несомненно выводил пароход из строя, но еще не означал потопления, так как приходился выше ватерлинии. Однако напирающее ледяное поле вслед за тем прорвало и подводную часть корабля. Вода хлынула в машинное и котельное отделения. Экономя топливо, мы еще раньше держали только один из трех котлов под паром, изредка меняя их для чистки. Пар был как раз в левом котле, т.-е. со стороны сжатия. Продрав борт, напор льда сдвинул котел с места, сорвал трубопровод, идущий к спасательной насосной системе, перекосил и зажал клапаны. К счастью, не произошло взрыва, так как пар сам быстро вышел через многочисленные разрывы.

Пароход был обречен. Его жизнь измерялась часами. Выгрузка шла быстро, без перебоев, показав прекрасные качества коллектива. Без крайнего напряжения энергии мы не справились бы с делом, так как вместо ожидавшегося медленного по-

гружения лед ускорил потопление. Новым напором льда был прорван борт у первого и второго носовых трюмов. Вода устремилась и туда, и нос парохода стал быстро погружаться. Оставался только один кормовой трюм, отделенный уцелевшей непроницаемой переборкой, но уравновесить всю тяжесть заливаемого водой парохода он не мог. Самолет, стоявший на носу, был сдвинут нами на лед уже по ровному, и через минуту нос ушел в воду.

Тогда с парохода была послана последняя радиограмма и снято радио. На корме продолжались работы. Выгрузив все намеченное по плану, мы старались сбросить еще дополнительно то, что могло бы пригодиться. Большинство людей было послано на лед, чтобы оттягивать выгруженные запасы подальше от судна, которое могло бы их увлечь с собой. На пароходе оставалось 15 человек, в том числе руководители, продолжая сбрасывать груз.

Стало заливать верхнюю пассажирскую палубу, начиная с погруженного носа парохода. Еще минута — и вода сверху с палубы хлынула бы на корму. Тогда был отдан приказ: все на лед".

Первые толчки во время рокового сжатия стали ощущаться в 13 часов, а в „15 час. 50 мин.— как гласит официальный аварийный акт, „Челюскин" стремительным движением вперед с одновременным погружением носа, скрылся под водой в счислимой широте 68°18′ нордовой и долготе 172°50,9′ западной". Последними на судне оставались капитан В. И. Воронин и завхоз Б. Г. Могилевич. Люди, уже сошедшие на лед, кричали завхозу, стоявшему на планшире: „Могилевич, прыгай на лед!" Но Могилевич, возможно, недооценив серьезности положения, спрыгнул не на лед, а на палубу. В это время судно имело уже такой большой диферент на нос, что на палубе было почти невозможно держаться на ногах. Могилевич, после того как спрыгнул на палубу, сделал несколько шагов по направлению носа парохода, круто повернул обратно и, сбитый с ног сдвинувшимися бочками с бензином, скрылся за планширом.[1] Видя, что Могилевичу помочь уже нельзя, капитан Воронин спрыгнул на лед. Через две секунды „Челюскин" навсегда скрылся в морской пучине.

Уже на следующий день после гибели „Челюскина" в Москве была создана правительственная комиссия для оказания помощи челюскинцам, возглавлявшаяся В. В. Куйбышевым. В кратчайший срок были мобилизованы всевозможные виды транспорта для снятия оставшихся на льду людей: собачьи упряжки, самолеты, аэросани и дирижабли, а позже и мощный ледокол „Красин", вышедший из Ленинграда 29 марта и направившийся к месту катастрофы через Панамский канал. Центр тяжести спасательных операций ложился на самолеты. Базой этих операций было избрано селение Ванкарем на чукотском побережье, куда направились самолеты из Петропавловска на Камчатке, Охотска, Владивостока, Хабаровска и Аляски.

---

[1] Подробности о гибели Б. Г. Могилевича мы передаем по официальному акту, составленному 18 февраля 1934 года.

Крайне неблагоприятные условия погоды долго препятствовали полетам в лагерь челюскинцев. Первый полет был сделан 5 марта летчиком Ляпидевским, который, снизившись на подготовленный челюскинцами вблизи лагеря аэродром, доставил на своем самолете в Уэлен 10 женщин и двоих детей. Вскоре самолет Ляпидевского вышел из строя, и операции по вывозу челюскинцев были временно прекращены. 30 марта из Нома на Аляске вылетел летчик Леваневский, имея у себя на борту уполномоченного правительственной комиссии полярного исследователя Г. А. Ушакова. При вынужденной посадке вблизи мыса Онман этот самолет был поврежден и вышел из строя. 7 апреля из Ванкарема в лагерь Шмидта вылетело сразу три самолета: летчиков Каманина, Молокова и прилетевшего из Аляски Слепнева. На самолете Слепнева в лагерь вылетел и Г. А. Ушаков. В своем донесении, переданном по радио, Ушаков описывает лагерь челюскинцев следующим образом:

„Я пробыл в лагере трое суток. Он со всех сторон окружен сильно торошенными льдами. Люди размещены в одном бараке и десяти палатках, отепленных фанерой. Во всех помещениях имелись камельки, при помощи которых легко поддерживалась комнатная температура. Палатки освещались изобретенными челюскинцами бензиновыми лампами. Лагерь имел продовольствие, топливо, теплую одежду, отдельные кухни, пекарню.

Однако кажущаяся с первого взгляда спокойная благоустроенная жизнь лагеря при ближайшем ознакомлении оказывается жизнью на вулкане. Весь лагерь живет в непрестанном напряженном ожидании наступления льдов. Опасность грозит каждое мгновение. 8 апреля льды начали наступление на лагерь. В полдень ледяным валом снесло кухню. 9 апреля лагерь пережил самое сильное сжатие со дня гибели „Челюскина". В два часа утра новый высокий ледяной вал с шумом двинулся в сторону лагеря. Скоро был сметен, замят льдом барак, разрушен один моторный бот, погребена часть лесных материалов, совершенно разрушен аэродром".

В следующие дни полеты в лагерь Шмидта продолжались. В них, кроме уже указанных летчиков, приняли участие Доронин и Водопьянов. Летчик Бабушкин вылетел со своим бортмехаником из лагеря самостоятельно на починенном „домашними средствами" Ш-2. 11 апреля, по приказанию правительственной комиссии, из лагеря был вывезен О. Ю. Шмидт, получивший на льдине легочное заболевание и направленный затем на самолете Слепнева в Ном на Аляске. Последние челюскинцы — заместитель начальника Бобров, капитан Воронин и радист Кренкель — были сняты со льдины 13 апреля. Исключительные по своей трудности операции по вывозу челюскинцев были блестяще завершены, обошлось без единой человеческой жертвы.

Железная выдержка челюскинцев и героическая работа советских летчиков возбудили восхищение во всем мире. Возвращение челюскинцев и летчиков через Владивосток в Москву было сплошным триумфальным шествием, а встреча их в красной столице превратилась в массовый общегосударственный

праздник. Все челюскинцы и летчики были награждены орденами, а летчикам, кроме того, было присвоено звание героев Советского Союза.

* * *

Единственные попытки пройти северный морской путь с востока на запад были сделаны в дореволюционное время гидрографической экспедицией на „Таймыре" и „Вайгаче". Как мы уже знаем, после двух неудачных попыток в 1912 и 1913 гг. „Таймыру" и „Вайгачу" удалось в конце концов пройти из Владивостока в Архангельск в 1914—15 гг., однако с вынужденной зимовкой у Таймырского полуострова.

Путь „Таймыра" и „Вайгача" должен был в 1934 году повторить советский ледорез „Литке", который имел твердое задание пройти из Владивостока в Мурманск втечение одного навигационного сезона. Экспедиция должна была выполнить и ряд побочных заданий: освободить и вывести на чистую воду зазимовавшие осенью 1933 года у островов Самуила пароходы первой ленской экспедиции („Товарищ Сталин", „Володарский" и „Правда"), оказать помощь в проводке судов второй ленской экспедиции, направлявшихся из Архангельска в устье Лены, и, наконец, выполнить научноисследовательские работы.

„Федор Литке", называвшийся первоначально „Earl Grey", был построен в 1909 году в Англии для канадского правительства. В Канаде он зимою обслуживал почтово-пассажирскую линию между Квебеком и островами Принца Эдуарда, а летом охранял ньюфаундлендские рыбные промыслы и служил яхтой для герцога Канадского. Корабль, специально предназначенный для плавания во льдах, построен чрезвычайно крепко и имеет две машины общей мощностью в 7000 индикаторных сил. В отличие от ледоколов и обычных ледокольных пароходов, „Литке" не ломает льда, давя его своей тяжестью, а действует только лобовыми ударами форштевня, почему, он у нас и получил название „ледореза". От обычных ледокольных пароходов „Литке" отличается также своей необычайно изящной внешней формой.

В 1914 году „Earl Grey" был прообретен царским правительством с целью обслуживания Архангельского порта и зимней навигации в Белом море. По прибытии в Архангельск ледорез был переименован в „Канаду". С 1920 года он стал называться вспомогательным крейсером „III Интернационал", а свое настоящее имя —„Федор Литке"—получил в 1922 году. Первое свое арктическое плавание „Литке" совершил в 1920 году, когда он ходил в Карское море на помощь затертому во льдах „Соловью Будимировичу". После этого ледорез попал в Арктику уже только в 1929 году, когда он под начальством капитана К. А. Дублицкого совершил поход к острову Врангеля, за который был награжден орденом Трудового красного знамени.

Зимой 1931/32 года „Литке", которым тогда командовал капитан Н. М. Николаев, совершил исключительное по своей трудности плавание в Охотском море: ледорез прошел льдами свыше 3000 миль, причем втечение двух месяцев находился в ледовом дрейфе. В 1932 году „Литке", в качестве головного

судна большого каравана судов, ходил из Владивостока в Колыму. Из этой крайне тяжелой экспедиции, имевшей зимовку в Чаунской губе (на чукотском побережье), ледорез вернулся только в январе 1934 года. После того как в Японии наскоро были залечены полученные в колымской экспедиции раны, ледорез получил почетное задание стать первым кораблем, прошедшим в одну навигацию Северным морским путем из Тихого океана в Атлантический.

Начальником нового похода „Литке" был назначен Д. С. Дуплицкий, его заместителем по административной части—Б. А. Бронштейн, руководителем научной части — проф. В. Ю. Визе. Командование судном находилось в руках капитана Н. М. Николаева.



Самолет Ш-2 перед вылетом на ледовую разведку

„Литке" покинул Владивосток 28 июня 1934 года и, зайдя с целью пополнения запасов угля и пресной воды в Петропавловск на Камчатке и в бухту Провидения, 13 июля через Берингов пролив вышел в Чукотское море. Состояние льдов в Чукотском море было более благоприятным, чем в годы плавания „Сибирякова" (1932) и „Челюскина" (1933). Тем не менее льды в районе мыса Шмидта,[1] льды сплотившиеся под влиянием упорно дувших северозападных ветров, задержали корабль на десять суток. Во время стоянки во льдах в ожидании улучшения ледовых условий имевшийся на борту ледореза небольшой самолет Ш-2 совершил, под управлением летчика Ф. К. Куканова, полет с целью выяснения состояния льда в северной части

---

[1] До 1934 года этот мыс носил название «Северного», данное ему в 1778 году Куком.

пролива Лонга. Разведка не дала определенных результатов: было решено следовать обычной тактике ходящих на Колыму капитанов, т.-е. держаться вблизи самого берега.

25 июля, когда льды под влиянием восточных ветров несколько разредило, „Литке“ продолжал свое плавание и утром следующего дня миновал мыс Шмидта, район которого, вследствие особенно тяжелых ледовых условий, пользуется среди мореплавателей самой дурной славой. Держась так называемой „прибрежной полыньи“, имевшей в ширину от 1 до 3 миль, ледорез успешно продвигался вперед и 28 июля, пройдя мыс Шелагский, вышел на чистую воду. Это плавание „Литке“ у берегов Чукотки было затруднено, пожалуй, не столько льдами, сколько полным отсутствием глубин на карте в наиболее часто посещаемой судами прибрежной части моря, а также отсутствием на берегу навигационных знаков.

При подходе к мысу Медвежьему (недалеко от устья реки Колымы) ветер подул с SSW, и ртуть в термометре внезапно поднялась до +16°. Воздух наполнился мглой, через которую солнце еле просвечивало ввиде меднокрасного диска. Отчетливо стал слышен запах гари. Эти необычные для полярного моря явления несомненно были вызваны лесными пожарами на северовостоке Сибири, достигавшими, очевидно, особенно больших размеров. О запахе гари и „сухом тумане“ сообщала по радио также станция на острове Большом Ляховском. Мглу и едкий запах „Литке“ испытал еще раз позже, когда он подходил к бухте Тикси.

Пополнив у мыса Медвежьего запасы пресной воды (вода оказалась здесь, впрочем, чуть-чуть солоноватой), „Литке“ взял курс на остров Четырехстолбовой — один из островов группы Медвежьих. На пути к этому острову были встречены довольно сплоченные льды, необычайно загрязненные; по виду льды очень напоминали зимнюю свалку мусора где-нибудь за городом. 31 июля ледорез обогнул Медвежьи острова с севера и взял курс на пролив Лаптева. Так как Восточносибирское море принадлежит к числу наименее изученных морей Союза, то экспедиция воспользовалась случаем, чтобы произвести на пути от Медвежьих островов к Новосибирским гидрологический разрез; вместе с тем через каждые 5 миль измерялась глубина моря. В ледовом отношении этот участок пути не представил никаких затруднений — ледорез шел все время либо чистой водой, либо сильно разреженным льдом.

Утром 2 августа открылся берег острова Большого Ляховского. Сделанные капитаном астрономические наблюдения показали, что за время перехода от Медвежьих островов к Новосибирским корабль, несмотря на дувшие ветры северных румбов, снесло на 24 мили к северозападу; это подтверждает существование на данном участке Северного морского пути отжимного течения. В самой середине пролива Лаптева „Литке“ совершенно неожиданно обнаружил не показанную на карте банку. Беглое обследование банки показало, что наименьшая глубина над ней равна 7 метрам, и что горизонтальные размеры ее весьма невелики.

Переход от Новосибирских островов до устья Лены был сделан почти по чистой воде. 4 августа „Литке“ вошел в бухту Тикси — будущий полярный порт исключительно большого экономического значения для Якутии. В 1932 году, когда бухту Тикси посетил „Сибиряков“, здесь, кроме строившейся метеорологической станции, не было ничего. В момент прихода „Литке“ в бухте Тикси жило 186 человек. Все же следует сказать, что за время, прошедшее с открытия этих „ворот Якутии“ „Сибиряковым“ до прихода „Литке“, здесь сделано не слишком много, и объем произведенных работ во всяком случае не соответствует той громадной роли, которую „Усть-



„Федор Литке“ в Карском море

Ленскому порту“, как он официально называется, суждено сыграть в экономике северовостока Сибири.

Приняв с баржи, подведенной к ледорезу исторической „Леной“, 850 тонн угля, „Литке“ 9 августа снялся с якоря и последовал к островам Самуила, куда прибыл 12 августа. Встреченная на пути полоса льда шириной около 90 миль не представила затруднений. Пароходы первой ленской экспедиции, которые „Литке“ должен был высвободить, стояли в это время в неподвижном припайном льду, сплошь покрывавшем пролив между островами Самуила. Кратчайшее расстояние до судов составляло 5 миль. „Литке“ приступил к форсированию льда. Вначале толщина припая была невелика, и ледорез подвигался вперед довольно удачно. Вскоре, однако, толщина льда стала увеличиваться; когда она достигла полутора метров, ледорез, по своей конструкции совершенно не приспособленный к форсированию сплошного льда, стал продвигаться лишь с большим

трудом, отвоевывая буквально метр за метром. На преодоление 5 миль невзломанного припая „Литке“ понадобилось пять суток непрерывной ожесточенной работы. Подрывание льда аммоналом не дало положительных результатов. После упорной борьбы „Литке“ 17 августа подошел к плененным судам первой ленской экспедиции, которые приветствовали своего освободителя ружейными залпами и криками „ура“. После того как ленские суда были выведены на чистую воду, „Литке“ оставался у островов Самуила до 21 августа, чтобы исправить повреждения. „Володарский“ пошел в бухту Тикси за углем, „Правда“ последовала в бухту Нордвик, чтобы выгрузить там грузы, вывезенные из Архангельска еще в 1933 году. „Сталин“ же оставался вместе с „Литке“; ледорезу предстояло провести этот пароход через льды Карского моря до острова Диксон.

Во время стоянки у островов Самуила самолет экспедиции Ш-2 сделал разведку в восточную часть пролива Вилькицкого: было выяснено, что там находится перемычка невзломанного льда шириной около 12-15 миль. Через несколько дней в этой перемычке был пробит канал ледоколом „Ермак“, который выводил в море Лаптевых суда второй ленской экспедиции. Воспользовавшись каналом, „Литке“ вошел в пролив Вилькицкого и 22 августа встал на якорь у мыса Челюскина, где произошла дружеская встреча с „Сибиряковым“ — первым судном, прошедшим в одну навигацию путь „Литке“, но только в обратном направлении. Кроме „Сибирякова“, у мыса Челюскина стояли ледокол „Ермак“, грузовой пароход „Байкал“ и речной буксир „Партизан Щетинкин“ (пароходы второй ленской экспедиции „Сакко“ и „Молотов“ в это время находились уже в море Лаптевых). Проводку через льды пролива Вилькицкого „Партизана Щетинкина“ взял на себя „Литке“. Несмотря на безусловную рискованность этой операции (толщина обшивки „Щетинкина“ равна только 7 мм), она прошла под руководством капитана Н. М. Николаева без каких-либо осложнений.

24 августа „Литке“ продолжал свое плавание на запад, имея у себя в кильватере пароход „Товарищ Сталин“. До острова Русского море было свободно от льдов, но далее были встречены ледяные поля весьма значительных размеров. Обход льда сильно затруднялся туманной погодой. Только 2 сентября ледорез бросил якорь у острова Диксон. Здесь „Литке“ оставался до 14 сентября, временно обслуживая Карскую операцию, причем в устье Енисея им был снят с мели английский пароход „Марклин“. 17 сентября „Литке“ через Югорский Шар вышел в Баренцово море, и 20 сентября он прибыл в Мурманск, горячо приветствуемый общественностью города.

От двух предшествовавших советских экспедиций по Северному морскому пути поход „Литке“ отличается не только тем, что он прошел этот путь с востока на запад, но и тем, что это было первое безаварийное плавание по Северному морскому пути в одну навигацию. Поход „Литке“ можно расценивать как дальнейшее блестящее достижение в деле освоения Северного морского пути — основной проблемы Советской Арктики.

Исследование Арктики с воздуха



Из сделанного исторического обзора исследований в западной части советского сектора Арктики видно, с какими большими и подчас героическими усилиями было связано проникновение человека в полярные страны. Медленно — на протяжении многих столетий — человек пядь за пядью отвоевывал у суровой арктической природы ее земли и воды. Громадные трудности, которые приходилось преодолевать при завоевании Арктики, давно навели человека на мысль, нельзя ли в качестве средства для проникновения в Арктику использовать воздухоплавательный аппарат. Уже первый строитель аэростата — португальский монах Бартоломео Гузмао — указал в 1709 году, что при помощи этого аппарата можно будет открыть ближайшие к полюсам страны. Виднейшие полярные исследователи, как Пайер, Нансен и Норденшельд, были также приверженцами идеи применения воздухоплавательных аппаратов в Арктике. „Было бы разумно,— писал Пайер по возвращении из большой экспедиции на „Тегеттгофе“,— воздержаться от попыток достижения полюса, пока на смену беспомощным морским судам не придут суда воздушные“.

Пионером в завоевании Арктики воздушным путем был шведский инженер Саломон Август Андрэ. К осуществлению своего смелого плана, целью которого был перелет через северный полюс, Андрэ приступил в 1897 году. В то время дирижабль и самолет еще не были изобретены, и единственным средством, которым располагали воздухоплаватели, был неуправляемый аэростат.

Шар, на котором Андрэ совершил свой полет и названный им „Орел“, был построен в Париже. Объем его равнялся 4800 куб. м; он имел три гайдропа, которые должны были удерживать шар на более или менее постоянной высоте, а также сообщить ему некоторую управляемость. Базой экспедиции была выбрана бухта Вирго на северозападном берегу Шпицбер-

гена, откуда „Орел“ и вылетел в северовосточном направлении 11 июля 1897 года. На борту аэростата, кроме Андрэ, находились физик Стриндберг и техник Френкель.

Сейчас же по вылете приключилось несчастье,— все три гайдропа оборвались, и вследствие этого шар не только утратил управляемость, но и лишился 530 кг драгоценного балласта. Через 8 часов Андрэ выбросил на лед, над которым пролетал шар, буек с вложенной в него запиской. Этот буек был найден три года спустя на северном берегу Норвегии. Через час был выброшен другой буек, тоже не достигший назначения: через два года его нашли на северном берегу Исландии. На следующий день шар, помимо воли аэронавтов, стал опускаться, и даже выбрасывание балласта не могло удержать его на нужной высоте. В 3 часа дня шар опустился так низко, что гондола дважды ударилась о лед. Вскоре за тем удары гондолы о лед стали следовать один за другим,—„мы штемпелевали лед“, пишет в своем дневнике Андрэ. Было выпущено четыре почтовых голубя, один из которых был найден через два дня норвежским промысловым судном.

14 июля утром Андрэ, отчаявшись в возможности дальнейшего плавания, открыл клапаны и снизился на лед. Это было к северу от Шпицбергена, в широте 82° 56′ N и долготе 29° 52′ E. 22 июля путешественники покинули это место и отправились пешком по пловучим льдам, с санями и парусиновой лодкой, к Земле Франца-Иосифа, где Андрэ рассчитывал найти оставленные для него на мысе Флора продовольственные запасы. Однако, вследствие сильного дрейфа льдов на югозапад, достичь Земли Франца-Иосифа оказалось невозможным. После крайне изнурительного перехода путешественники через 12 дней удалились от места аварии только на 55 км, да и то не в желательном направлении на юговосток, а на югозапад.

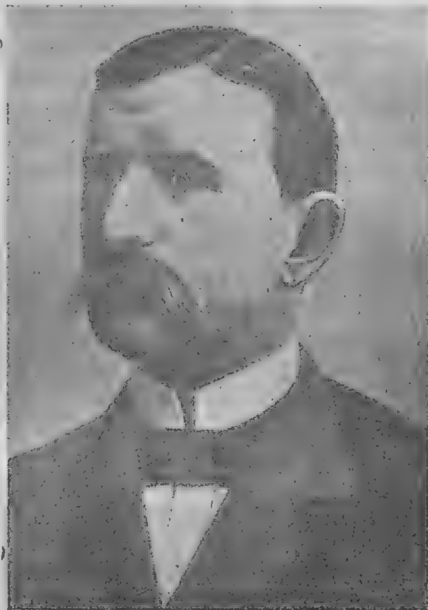
Ввиду того, что дрейф льдов являлся непреодолимым препятствием для достижения Земли Франца-Иосифа, Андрэ изменил свой маршрут и решил идти к Семи островам (к северу от Шпицбергена). Однако путники уже вскоре попали в область морского течения, которым льды увлекались на восток. В результате, при нечеловеческих усилиях, они прошли с 4 августа по 9 сентября 135 км на югоюговосток.

12 сентября истощенные путники, отчаявшись в целесообразности продолжать свое движение по морскому льду, решили зазимовать на нем и приступили к постройке снежной хижины. Но тут чрезвычайно быстрым дрейфом их принесло 18 сентября к северовосточной оконечности Белого острова (к востоку от северного Шпицбергена). 28 сентября хижина на льду была готова, и путешественники, жившие до этого в палатке, переселились в нее. Но уже 2 октября льдина, на которой стояла хижина, раскололась на отдельные части.

Дальнейшая судьба Андрэ и его спутников остается неясной. Повидимому, в первой половине октября была сделана неудачная попытка перебраться с Белого острова на Шпицберген. Последняя разборчивая запись в дневнике Андрэ относится

к 7 октября, и из нее следует, что в тот день был совершен „переезд“ (очевидно путешественники окончательно перебрались со льдины на Белый остров). Следующую запись мы находим в дневнике Стриндберга — „домой в 7 часов 05 минут утра“ (возможно, что имеется в виду возвращение после неудачной попытки перебраться на Шпицберген). Больше никаких записей в дневниках участников экспедиции нет. Так как продовольственные запасы в то время еще имелись (по мнению Андрэ, их хватило бы до апреля), то весьма вероятно, что несчастные погибли от холода и переутомления.

Судьба экспедиции на „Орле“ выяснилась лишь летом 1930 года; до этого же все сведения об Андрэ и его спутниках ограничивались краткими записками, найденными в выброшенных с „Орла“ буях,[1] и упомянутой голубеграммой. Летом 1930 года из Норвегии на Землю Франца-Иосифа вышла научно-промысловая экспедиция на судне „Bratvaag“, во главе которой стоял геолог Гуннар Хорн. 5 августа экспедиция пристала к Белому острову, где на следующий день был обнаружен лагерь Андрэ. Экспедиция Хорна нашла здесь трупы Андрэ и Стриндберга, записные книжки, фотографические пленки (часть которых удалось проявить), сани, парусиновую лодку, одежду, ружья и много другой утвари. Хорн так описывает находку трупа Андрэ:



Саломон Андрэ

„Метрах в десяти от лодки на голой скале лежал труп. Он вмерз в лед, но кости его лежали в самом естественном положении. На ногах у скелета были надеты полярные башмаки, частью зарывшиеся в снег. Немного выше сквозь одежду торчали кости. Кругом валялись лоскутья одежды. От верхней части туловища осталось немного, череп тоже отсутствовал, — очевидно здесь побывали медведи. Мы осторожно расстегнули куртку и увидели внутри ее на спине большую вышитую монограмму „А“, из чего заключили, что перед нами останки Андрэ. Во внутреннем кармане мы нашли дневник. Неподалеку от Андрэ лежало ружье со стволом, ушедшим в снег. У верхнего края одежды лежал примус. Мы потрясли его, и оказалось, что в нем еще был керосин. Когда мы накачали примус, керосин потек

[1] Всего их было найдено пять.

тоненькой струей сквозь горелку, вентиль сбоку тоже оказался в порядке. Если бы нам нужно было сейчас что-нибудь вскипятить, мы могли бы воспользоваться тридцатипятилетним примусом Андрэ.

Приблизительно в тридцати метрах к северу от лагеря мы нашли могилу между двух скал. Первое, что мы увидели, был череп. Мы стояли перед настоящей арктической могилой. Труп был положен прямо на землю и покрыт камнями. Ноги в лопарских каньгах торчали из камней, а дальше было видно левое плечо. На камнях была найдена лопатка. И здесь хозяйничали медведи. Судя по инициалам на одежде, это был труп Стриндберга... Долго стояли мы над этой жалкой могилой, сомневаясь, вправе ли мы нарушить покой лежавшего в ней. Но в конце концов мы решили, что эти останки следует вернуть шведской земле. Труп крепко примерз к оледенелой земле, так что его пришлось вырубать...

Тем временем наши товарищи воздвигли памятный знак в том месте, где лежал Андрэ. В кучу камней был вставлен деревянный шест, укрепленный тремя оттяжками. Среди камней мы положили бутылку со следующей запиской: „На этом месте норвежская экспедиция на Землю Франца-Иосифа на моторном судне „Bratvaag“ из Олесунда, шкипер Педер Элиассен, нашла останки шведской экспедиции Андрэ. Белый остров, 6 августа 1930 г. Гуннар Хорн“.

Когда весть об обнаружении лагеря Андрэ дошла до Европы, шведская пресса зафрахтовала норвежское моторное судно „Isbjörn“ и командировала на него журналиста Стубендорфа, дав ему задание посетить Белый остров с целью более подробного осмотра лагеря Андрэ. „Когда я ломом откалывал лед около какого-то предмета,— пишет Стубендорф,— который мы первоначально приняли за остатки оленьей шкуры, то послышался звук, заставивший меня приостановиться. Я лег ничком на землю и удалил руками ледяную кашу. Тогда я увидел верхнюю часть человеческого туловища и череп. Мертвец лежал, примерзнув прямо к земле, и у меня получилось впечатление, что он лежал, погребенный во льду в нетронутом состоянии с того самого момента, как пришла смерть. Голова была засунута в чашеобразное углубление в скале и крепко к нему примерзла. Мы положили труп в корзину и отнесли его к лодке“. Этот труп принадлежал третьему участнику полета на „Орле“— Френкелю.

9 октября 1930 года останки Андрэ, Стриндберга и Френкеля были преданы огню в крематориуме в Стокгольме. На торжественном заседании, посвященном памяти первых полярных воздухоплавателей, секретарь Шведской академии наук Эрик Карлфельдт сказал: „Многое произошло с тех пор, как вылетел Андрэ. Если представить себе, что Андрэ мог бы сейчас вернуться сюда живым, то он увидел бы подтверждение своей твердой веры в науку и технику. За его бедным „Орлом“, слабым и с подрезанными крыльями, последовали летательные аппараты, достаточно мощные для того, чтобы противостоять

силам природы. Его заблудившегося голубя заменили говорящие волны, передающие человеческое слово через безграничные пространства. Андрэ был первым, проложившим новый путь и возвестившим: „Мы будем летать, как орлы, и ничто не сломит наших крыльев".

В 1906 году американский журналист В. Уэльман, с малоудачной экспедицией которого на Землю Франца-Иосифа мы уже знакомы, решил повторить опыт Андрэ. В отличие от экспедиции Андрэ, которая подготовлялась серьезно и без излишнего шума, для Уэльмана самым главным было создать сенсацию.



„Орел", снизившийся на лед к северу от Шпицбергена

(Снято Андрэ 14 июля 1897 года)

В этом отношении он достиг полного успеха, потому что американские газеты втечение нескольких лет подряд раздували предприятие Уэльмана и создали вокруг него невероятную шумиху.

Чтобы привлечь внимание публики, Уэльман ухищрялся в различных усовершенствованиях для своей экспедиции, которая должна была стать „самой современной". Одним из таких новшеств, которое должно было удивить весь мир, был особого устройства гайдроп. Он представлял собою не что иное, как колбасу длиною около 50 метров, начиненную вяленым мясом, горохом и другими пищевыми продуктами, сверху покрытую металлическими чешуйками. По мысли Уэльмана, эта колбаса,— несомненно, самая длинная в мире,— должна была волочиться по морскому льду и задевать за торосы, причем от нее должны были отрываться куски. В случае аварии воздушного шара эти куски колбасного гайдропа должны были служить воздухоплавателям, при их возвращении, складами провианта.

В 1906 году Уэльман устроил базу для своей экспедиции в бухте Вирго на Шпицбергене, т. е. в том же месте, откуда вылетел Андрэ. Первый полет, осуществленный в сентябре 1907 года, оказался совсем неудачным,— шар поднялся, перелетел через фьорд и на другом его берегу упал на глетчер. Не обескураженный этим, Уэльман выстроил новый шар, объемом в 10 000 куб. м, на котором и поднялся из бухты Вирго 15 августа 1909 года. В этом полете между прочим, участвовал и русский — Н. И. Попов, ставший впоследствии авиатором.

Но и на этот раз предприятие Уэльмана потерпело полнейшее фиаско: отлетев несколько километров в северном направлении и достигнув пловучих льдов, шар потерял гайдроп-колбасу, и Уэльман снизился. К счастью, недалеко от места аварии находилось судно норвежской экспедиции Исаксена, которое и доставило неудачливых аэронавтов в бухту Вирго.

В то время, когда Уэльман занимался своими вздорными экспедициями, в Германии строительство дирижаблей делало большие успехи. В связи с этим среди немецких ученых, а также у строителя дирижаблей графа Ф. Цеппелина, возникла мысль о возможности использования дирижабля для исследования полярных стран. В 1910 году графом Цеппелином была организована предварительная экспедиция на Шпицберген с целью выяснения условий для полетов в Арктике. Однако практическое осуществление плана воздушной полярной экспедиции задерживалось по разным причинам, а грянувшая в 1914 году империалистская война явилась окончательной помехой.

Первыми управляемыми летными аппаратами, примененными в Арктике, были самолеты, а первым совершившим на самолете полет в Арктике был русский летчик Нагурский. Арктические перелеты Нагурского, предпринятые в 1914 году, имели целью поиски экспедиции Г. Я. Седова. Специально для этого в Париже был заказан гидроплан Фармана, доставленный в середине июля в Александровск на Мурмане. Здесь самолет в разобранном виде был погружен на пароход „Печора“, доставивший его в Крестовую губу на Новой Земле. Втечение августа Нагурский совершил у западных берегов Новой Земли пять полетов, во время которых он летал на север до мыса Литке. Один из полетов был сделан на северозапад в открытое море, примерно на 100 км от берегов Новой Земли.

Во время войны всякие полеты в Арктике прекратились, а по окончании ее первый такой полет совершил в 1923 году швейцарский летчик Миттельгольцер, в районе Шпицбергена (на гидроплане Юнкерса). Вслед за этим начинается весьма интенсивная работа по завоеванию Арктики с воздуха. В 1925 году Руал Амундсен достиг на самолете Дорнье-Валь широты 87°43′ N, в следующем году американский летчик Бэрд летит на самолете системы Фоккер от Шпицбергена к полюсу и обратно, и в том же году Амундсен на дирижабле „Норге“ перелетает от Шпицбергена через полюс до Аляски.

К этому же периоду относится еще ряд других замечательных арктических перелетов, но мы коснемся только тех из них,

которые были произведены в интересующей нас сейчас западной части советского сектора Арктики.

В 1924 году летчик Б. Г. Чухновский, находившийся в составе Северной гидрографической экспедиции, совершил несколько полетов на поплавковом самолете Ю-20 в районе Новой Земли. Базой для этих полетов вначале служила станция в восточном устье Маточкина Шара, а позже база была перенесена к западному входу в пролив. Из этих баз Чухновский совершил девять небольших полетов, главной целью которых была разведка льдов. Общая продолжительность пребывания самолета в воздухе составляла 12 ч. 50 м.

В следующем году у Новой Земли летали два самолета (тоже Ю-20) — один под управлением Б. Г. Чухновского, а другой под пилотажем О. А. Кальвица. До Новой Земли самолеты шли летом из Ленинграда, причем на покрытие этого расстояния потребовалось 25 дней. Только 29 августа самолеты прибыли к станции в Маточкином Шаре. Втечение последних дней августа и в сентябре самолеты совершили 10 небольших полетов, преимущественно в целях ледовой разведки, пробыв в воздухе в общей сложности 10 ч. 05 м.

В 1926 году началась работа наших самолетов по обслуживанию зверобойных кампаний в северной части Белого моря. Пионером здесь явился летчик М. С. Бабушкин.

Вскоре после того как Амундсен в 1926 году перелетел на дирижабле через северный полюс, выдающийся итальянский конструктор дирижаблей Умберто Нобиле, принимавший участие в перелете Амундсена через полюс, выработал проект новой экспедиции на воздушном корабле в центральную Арктику, которая должна была преследовать преимущественно научно-исследовательские цели. Экспедиция Нобиле, осуществленная на дирижабле „Италия" (объемом в 18 800 куб. м) в 1928 году, закончилась трагедией, которая у всех еще на памяти. Базой, откуда Нобиле решил предпринять свои полеты, была избрана бухта Кингсбей на северозападном берегу Шпицбергена. Целью первого перелета являлось установление западных границ Северной Земли, которые в то время еще не были известны.

„Италия" поднялась из Кингсбея 11 мая, но вследствие неблагоприятных условий погоды уже вскоре была вынуждена вернуться. Вторично дирижабль вылетел из Кингсбея 15 мая. Первоначально курс был направлен к полумифической „Земле Гиллиса", показанной на картах с вопросительным знаком в районе между Шпицбергеном и Землей Франца-Иосифа. Никаких признаков земли „Италия" здесь не видела.[1]

Затем дирижабль полетел к земле Франца-Иосифа и от ее северной оконечности — мыса Флигели — взял курс на восток,

---

[1] В 1928 году «Красин» проходил через то место, где на картах показана эта земля, но тоже не мог обнаружить каких-либо признаков суши. В 1899 году с «Ермака», находившегося в широте 81° 27′ N и долготе 18°11′ E, видели далеко на северовостоке что-то вроде земли. Однако, если это и была земля (что очень сомнительно), то это не могла быть «Земля Гиллиса», от которой «Ермак» находился в расстоянии 150 миль.

к Северной Земле. Достигнув 16 мая долготы 91° 40′ E, т.-е. находясь уже совсем близко к Северной Земле, „Италия“ была вынуждена, вследствие начавшегося сильного северного ветра и недостаточного запаса горючего, повернуть обратно. Берега Северной Земли так и не были усмотрены. Обратный путь был положен мимо мыса Желания. Весь перелет, во время которого было покрыто 4000 км, продолжался 69 часов.

Хотя основная задача — достижение Северной Земли — и не была выполнена, тем не менее в научном отношении перелет оказался небезрезультатным. Шведский геофизик Мальмгрен произвел наблюдения метеорологические и над льдами, а итальянский ученый Понтремоли добыл серию наблюдений по земному магнетизму, атмосферному электричеству и радиоактивности.

Второй большой полет имел целью достижение полюса. Из ученых в этом полете участвовал, кроме Мальмгрена и Понтремоли, чехо-словацкий геофизик Бегоунек. „Италия“ стартовала в Кингсбее 23 мая, и в 10 ч. 20 м. 24 мая дирижабль был над северным полюсом, где Понтремоли выполнил магнитные наблюдения. Проектировавшаяся высадка партии людей на лед с целью производства океанографических исследований, не удалась вследствие неблагоприятных атмосферных условий.

На обратном пути, не долетев до Шпицбергена, дирижабль из-за внезапной потери газа стал падать со скоростью полуметра в секунду. Полная работа моторов не могла остановить этого падения. Последовавшую затем катастрофу Нобиле описывает так: „Стало ясно, что спасения не было,— падение на лед было неизбежно. Я приказал остановить моторы, чтобы избежать взрыва при ударе о лед. Между тем расстояние между гондолой и льдом уменьшилось до каких-нибудь 10 метров. Я отошел от окна. С поразительной ясностью вспоминаются мне те жуткие мгновения. Мальмгрен потерял равновесие и бросился ко мне с искаженным от ужаса лицом. Инстинктивно я схватился за руль, в надежде еще успеть направить „Италию“ на ровное ледяное поле,— но было уже слишком поздно. Лед, состоявший из хаотических нагромождений, был совсем близок... Вот и удар. С ужасным, отвратительным треском гондола коснулась льда... Я ударился обо что-то головой и сразу же почувствовал, как какая-то тяжесть наваливается на меня и давит со всех сторон. Ясно почувствовал, как что-со сломалось во мне. В это время на мою спину упал тяжелый предмет, опрокинул меня, и я полетел вниз головой. Инстинктивно закрыл глаза, и в голове молнией прошла мысль — „теперь всему конец“. Это было 25 мая в 10 ч. 30 м. Вся катастрофа продолжалась 2-3 минуты“.

Потеряв во время удара о лед в весе около двух тонн, дирижабль быстро поднялся и улетел в восточном направлении. Левая часть гондолы оставалась на дирижабле, в ней находилось шесть человек — так называемая группа Алессандрини. Судьба этих людей и самого дирижабля осталась неизвестной. Вероятнее всего дирижабль, находившийся в сильно аварийном состоянии и продолжавший терять газ, вскоре снова упал на лед. Из оставшихся на нем людей спастись никому не удалось.

После катастрофы „Италии“ на морском льду, к северу от Шпицбергена, осталось 11 человек: Нобиле, Мальмгрен, Понтремоли, Бегоунек, капитаны Дзаппи и Мариано, лейтенант Вильери, инженер Трояни, техник Чечиони, радист Бьяджи и мертвый машинист Помелла. У Нобиле были сломаны нога и рука, у Мальмгрена — рука, у Чечиони — нога, остальные отделались легкими ушибами. Уцелела также собачка Нобиле — фокстерьер Тетина.

К счастью путешественников, во время катастрофы на лед выпало значительное количество продовольствия, и,— что было



Умберто Нобиле, поддерживаемый проф. Бегоунеком, на месте катастрофы „Италии“

особенно важно,— здесь же оказалась маленькая полевая радиостанция мощностью в 25 ватт, с приемником, аккумуляторами и батареей сухих элементов.

Попытки известить мир о случившемся несчастье Бьяджи начал еще в день катастрофы, но все они не дали никакого результата. Отчаявшись в возможности установить радиосвязь, Мальмгрен, Дзаппи и Мариано уже через несколько дней после катастрофы покинули злополучный лагерь, намереваясь пешком по пловучим льдам дойти до мыса Нордкапа на севере Шпицбергена, где предполагали встретить какое-нибудь промысловое судно и тем самым дать знать о местонахождении остальных участников экспедиции.

Только 3 июля Бьяджи удалось, наконец, наладить радиосвязь. Первым, кто принял его сигналы бедствия, был совет-

ский радиолюбитель Шмидт из села Вознесенье-Вохма Северодвинской губернии. Принять ему удалось следующие слова: „Itali... Nobile... Fran Uosef... Sos Sos Sos terri teno EhH“. Все это было сильно искажено и маловразумительно, тем не менее радиограмма эта сыграла решающую роль в спасении итальянцев. Дело в том, что на морской базе экспедиции Нобиле — пароходе „Читта ди Милано“, стоявшем в Кингсбее,— за возможными радиосигналами с „Италии“ вовсе не следили. Начальник „Читта ди Милано“ капитан Романья объяснял впоследствии: „Мы думали, что на „Италии“ радио не действует, а поэтому и не считали нужным прислушиваться“. Когда Шмидт показал, что радио с „Италии“ все-таки действует, стали следить и на „Читта ди Милано“, и вскоре между этим пароходом и лагерем Нобиле была установлена регулярная связь.

Сейчас же после этого в различных странах были приняты меры к спасению итальянцев, в которых участвовало 18 морских судов, 21 самолет и около 1500 человек. Решающими оказались операции, которые были предприняты со стороны СССР и которые основывались на совместной работе ледоколов и самолетов.

Первым, снизившимся на льду у палатки Нобиле, был шведский летчик Лундборг. Это было 24 июня. Самолет Лундборга мог поднять только одного пассажира, и им был Нобиле. Впоследствии Нобиле подвергся жестоким нападкам за то, что он, будучи начальником экспедиции, дал себя снять первым. Необходимо, однако, учитывать, что, улетая с Лундборгом, Нобиле преследовал цель взять руководство спасательными мероприятиями в свои руки, ибо бездарная тактика коменданта Романья с „Читта ди Милано“ была ему в то время совершенно очевидна. Однако осуществить свой план активной помощи оставшимся на льду Нобиле не удалось, так как, попав на „Читта ди Милано“, он очутился здесь в положении арестованного.

Следующими спасенными с „Италии“ оказались Дзаппи и Мариано, которых обнаружил на пловучем льду самолет Б. Г. Чухновского с „Красина“. Это было 10 июля. „Повернув от острова Фойн прямо к северу,— рассказывает Чухновский,— и дойдя до первых разреженных льдов, я направился на северозапад. Через несколько секунд полета, когда самолет находился в широте 80° 42′ и долготе 25° 45′, механик Шелагин, который был в это время наиболее свободен, как вихрь ворвался в мое отделение, дернул меня несколько раз за руку и закричал, что видит группу людей. Я сам хорошо видел одного стоявшего на льдине и махавшего руками человека, и около него — движущееся существо, которое было гораздо ниже его, и движения которого трудно было различить. Льдина, на которой они находились, была длиной примерно около десяти метров и несколько меньшей ширины“.

Не имея возможности снизиться, Чухновский полетел обратно к „Красину“, но из-за тумана был вынужден сделать посадку на лед у мыса Вреде, во время которой у самолета снесло шасси. Потерпевшие аварию летчики были позже сняты подошедшим к мысу Вреде „Красиным“. Но самое главное самолет Чухновского сделал,— он обнаружил „группу Мальмгрена“, о чем

немедленно по радио было сообщено „Красину", и выяснил возможность для ледокола продвигаться дальше на восток, к главному лагерю итальянцев.

12 июля „Красин" подошел к месту, указанному Чухновским, и взял на борт Дзаппи и полумертвого и обмороженного Мариано. Мальмгрена не оказалось. На первый вопрос о его судьбе Дзаппи ответил: „Это был настоящий человек. Он умер месяц назад. Дайте мне есть, я очень голоден". Из дальнейших рассказов Дзаппи выяснилось, что он и Мариано покинули обессилевшего Мальмгрена уже на четырнадцатый день по выходе из лагеря. Перед тем как бросить своего товарища, Дзаппи и Мариано вырыли ему углубление во льду. Мальмгрен дал им свой компас с просьбой передать его матери.



Финн Мальмгрен

Дальнейшее начальник экспедиции на „Красине" проф. Р. Л. Самойлович описывает так: „Затем Дзаппи и Мариано отправились дальше. Еще через 24 часа они видели Мальмгрена на расстоянии 100 м, где они отдыхали, и, когда пытались снова подойти к молодому шведу, он замахал им руками и побуждал их криками идти дальше прочь от него. Итальянцы так и поступили, и Дзаппи потом у нас на корабле выражал твердую уверенность, что Мальмгрен умер через короткое время после их ухода,— он был совершенно обессилен, да и пищи у него не осталось, он решительно отказался оставить при себе даже самое небольшое количество еды". В то время, когда Чухновский обнаружил Дзаппи и Мариано, они уже не надеялись больше на спасение. Совершенно истощенный Мариано завещал Дзаппи свое тело как пищу, которой более сильный Дзаппи мог бы втечение некоторого времени поддержать свою жизнь.

Остальные оставшиеся на льду участники экспедиции Нобиле, как мы уже видели выше, были спасены „Красиным" в тот же день, когда он подобрал Дзаппи и Мариано.

Еще до того как с „Красина" вылетел самолет Чухновского, попытки достичь палатки Нобиле воздушным путем были сделаны с „Малыгина", который во второй половине июня находился в непроходимых льдах несколько севернее острова Надежды.[1] Расстояние, которое тогда отделяло „Малыгина" от

---

[1] К юговостоку от Шпицбергена

льдины итальянцев, составляло более 400 км и значительно превышало радиус действия имевшегося на „Малыгине“ небольшого самолета Ю-13. Поэтому, прежде чем лететь к итальянцам, надо было устроить где-нибудь на полпути промежуточную базу горючего. Летчиком с „Малыгина“ М. С. Бабушкиным такая база была устроена 24 июня на одном из островов короля Карла.[1]

На обратном пути к ледоколу самолет совершил вынужденную посадку на морской лед и только на другой день вернулся к „Малыгину“.

29 июня Бабушкин снова вылетел на север, намереваясь на этот раз при помощи промежуточной базы долететь до итальянской палатки. Однако уже в 50 милях от „Малыгина“ налег густой туман и вынудил самолет снизиться.

„Невероятно мучительной была эта посадка,— рассказывает Бабушкин.— Раз пять приходилось кружиться над льдиной. То, что показалось бы ясным в хорошую погоду, в тумане исчезло. Ропаки и торосы сливались со снегом, и сверху совершенно не было видно того, что могло погубить самолет“. Покружившись над большой пловучей льдиной, самолет из-за непогоды вскоре же опять должен был снизиться на лед.

В это время начался шторм. Льдины пришли в сильное движение, и края ледяного аэродрома стали ломаться. Бабушкин отрулил на середину льдины, где она, к счастью, выдержала. „Напряжение наше достигало крайних пределов,— вспоминает Бабушкин.— Мы все время были в ожидании всяких сюрпризов от шторма. Приходилось следить за самолетом,— ветер мог каждую минуту его опрокинуть. На четвертые сутки самолет опять стал искать „Малыгина“, но и на этот раз помешал туман. Я спустился. Это была небольшая льдина, вся покрытая мелкими проталинами и лужами. Некоторые из этих луж настолько протаяли, что довольно было двух-трех ударов ложем винтовки, чтобы пробить лед насквозь. Все это нам пришлось узнать уже тогда, когда впоследствии, при нашем старте отсюда, радист Фоминых, пройдя к подножке самолета, чтобы влезть в кабину, провалился под лед, и мы едва спасли его“. Только 4 июля металлическая птица Бабушкина, целая и невредимая, как и его пассажиры, снизилась у борта „Малыгина“.

11 июля Бабушкин сделал третью попытку долететь до итальянцев, но и на этот раз помешал туман. При возвращении сломались лыжи, уже совершенно изношенные, и самолет вышел из строя.

Кроме перечисленных, Бабушкин совершил еще ряд пробных и рекогносцировочных полетов, сделав в общей сложности 15 посадок на лед и столько же раз снявшись с него. Хотя Бабушкин, главным образом вследствие небольшого радиуса действия самолета, и не достиг главной цели — палатки итальянцев, тем не менее его полеты в техническом отношении являются одними из самых выдающихся, предпринятых в Арктике. Стартование с дрейфующей льдины и возвращение к ней до Бабушкина

[1] К востоку от Шпицбергена.

еще не практиковались, так как это считалось слишком рискованным, а некоторыми — даже невозможным. Один из лучших знатоков арктических льдов, норвежский профессор Харальд Свердруп прямо заявлял, что „летом о посадке самолета на лед не может быть и речи“. Бабушкин, как сказано, совершил на одной и той же машине 15 таких посадок, что и в настоящее время является непревзойденной работой.

Трагическая судьба „Италии“ повлекла за собой много человеческих жертв. Кроме 8 человек с „Италии“ погиб весь личный состав самолета „Латам“ в числе шести человек вместе с великим полярным исследователем Р. Амундсеном, который 18 июня вылетел на этом самолете на помощь бедствовавшим итальянцам и пропал без вести. Наконец в связи с трагедией „Италии“ погибли на обратном пути со Шпицбергена домой итальянские летчики Пензо, Крозио и Делла Гатта.

С 1929 года советские самолеты начинают регулярно летать в районе Карского моря с целью обслуживания „карских операций“ в отношении разведки льдов. Первый опыт был предпринят на самолете системы Дорнье-Валь под командой Б. Г. Чухновского, который осветил южную часть Карского моря. Обследовать состояние льдов в районе мыса Желания не удалось, вследствие вынужденной посадки 19 августа из-за поломки мотора. Эта посадка была сделана в южной части Карского моря, где самолет был подобран одним из пароходов „карской операции“, доставившим его к острову Диксон. Позже Чухновский вылетел отсюда к Северной Земле, но уже в районе шхер Минина был вынужден повернуть обратно.

В кампанию 1930 года карская операция обслуживалась уже тремя самолетами Дорнье-Валь. Самолет Комсеверпуть № 1 под командой Чухновского сделал разведку льдов в районе между Енисеем и островом Белым. Попытка долететь до Северной Земли и на этот раз не удалось, вследствие неудовлетворительной работы моторов, и самолет дошел только до залива Миддендорфа.

Самолет Комсеверпуть № 3, пилотировавшийся А. Д. Алексеевым совершил над Карским морем четыре полета для разведки льдов, общей продолжительностью в 24 часа. Наиболее активную деятельность проявил самолет Комсеверпуть № 2, под командой И. К. Иванова. Для рекогносцировки льдов он совершил над Карским морем 12 полетов, покрыв расстояние в 10 600 км и осветив площадь в 1 200 000 кв. км.

В 1931 году разведка льдов в Карском море производилась двумя самолетами: Комсеверпуть № 1 (под управлением Б. Г. Чухновского) и Комсеверпуть № 3 (под управлением А. Д. Алексеева). Как и в предшествующие годы, Чухновский летал на восток, к Северной Земле, причем на этот раз самолет дошел до острова Таймыра.

В следующем году (1932) ледовую разведку в Карском море производил гидросамолет СССР-Н2 (Дорнье-Валь) под командой А. Д. Алексеева. Этому отважному летчику впервые удалось достигнуть на самолете мыса Челюскина, а затем и Север-

ной Земли, где Алексеев снижался у островов С. Каменева. Одновременно с Алексеевым ледовая разведка в Карском море производилась с гидросамолета СССР-Н3, пилотировавшегося летчиком Л. М. Порцелем. Во время одного из полетов этот самолет, недалеко от радиостанции в Маточкином Шаре, был сброшен сильным потоком воздуха с высоты 1000 м на воду. Самолет разбился совершенно, и при катастрофе погибли Л. М. Порцель, его помощник Дальфонс и наблюдатель Ручьев.

В 1933 году А. Д. Алексеев на том же гидросамолете совершил, с целью ледовой разведки, несколько блестящих полетов на восток от острова Диксон: один—до архипелага Норденшельда и два—до пролива Вилькицкого. Столь же успешную работу развернул А. Д. Алексеев в следующем году, когда его самолет обслуживал вторую ленскую экспедицию и, кроме того, снял зимовщиков с островов Каменева, избавив их от третьей вынужденной зимовки.

Заканчивая обзор деятельности советской авиации в интересующей нас части Арктики, необходимо отметить, что Всесоюзным объединением гражданского воздушного флота запроектирован здесь ряд авиационных линий. Предположены следующие полярные линии: 1) Свердловск — Обдорск, к которой будет примыкать кругоямальская линия, 2) по течению Енисея до его устья, с ответвлением на Хатангу, 3) Архангельск — Колгуев— Новая Земля — Земля Франца-Иосифа и 4) вдоль всего северного побережья Евразии от Архангельска до Берингова пролива. Изыскания по всем этим линиям ведутся и в настоящее время в большей части уже закончены.

Как видно из вышеприведенного обзора деятельности советских самолетов в западной части нашего арктического сектора, все полеты преследовали особые цели, как-то: разведку льдов, оказание помощи и т. п.

Специально для научноисследовательских работ наши самолеты в Арктике применялись впервые в 1932 году, когда экспедиция геолога С. В. Обручева на самолете Дорнье-Валь производила исследование на Чукотском полуострове и попутно посетила остров Врангеля.

Нам остается еще отметить арктический полет на дирижабле „Граф Цеппелин“ в 1931 году. История возникновения экспедиции такова. В 1919 году германский воздухоплаватель В. Брунс выступил с проектом воздушных трансарктических рейсов, при помощи которых осуществлялось бы наиболее быстрое сообщение между северной частью Атлантического океана и северной частью Тихого океана.

Около проекта Брунса группировались те ученые и полярные исследователи, которые еще ранее выдвигали воздушные корабли в качестве средства для исследования Арктики. В 1924 году эта группа ученых, во главе с Фритьофом Нансеном, основала „Международное общество для изучения Арктики при помощи воздухоплавательных аппаратов“ („Аэроарктик“). В это общество входят двадцать стран, причем наибольшим числом членов представлены Германия и Союз ССР, принимающий дея-

тельное участие в работах общества с самого начала его существования.

В последнее время деятельность общества „Аэроарктик", в связи с экономическим кризисом в капиталистических странах, оказалась в значительной мере парализованной. Президентом общества в первые годы состоял Ф. Нансен, а после его смерти (1930)— доктор Эккенер, директор германского завода, строящего цеппелины.

Международное общество „Аэроарктик", как видно из самого его названия, преследует исключительно научные задачи, и разрешение чисто практической проблемы трансарктического воз-



„Граф Цеппелин" снижается на воду в бухте Тихой. На заднем плане — остров Скотт-Кельти

душного пути, выдвинутой Брунсом, не входит в задачи общества, которое связано с этим вопросом только исторически. Главная цель общества „Аэроарктик" — это изучение центральных, наиболее труднодоступных районов Арктики, где при помощи воздушных кораблей предположено устройство постоянных научноисследовательских станций.

Для осуществления этой задачи необходимо было предварительно испытать мощный дирижабль в условиях Арктики, т. е. совершить пробные полеты. Первым таким полетом и была экспедиция на „Графе Цеппелине" в 1931 году.

Цель этой экспедиции была двоякая: с одной стороны, надо было с чисто технической стороны выяснить условия работы мощного дирижабля в Арктике, с другой — предполагалось всемерно использовать этот рейс для производства научноисследовательских работ.

Во главе экспедиции стоял доктор Эккенер, а руководство научными работами лежало на профессоре Р. Л. Самойловиче.

В экспедиции участвовало восемь ученых. Союз ССР был представлен, кроме профессора Р. Л. Самойловича, профессором П. А. Молчановым, инженером Ф. Ф. Ассбергом и радистом Э. Т. Кренкелем.

„Граф Цеппелин" вылетел 24 июля из Фридрихсгафена [1] и, сделав остановку в Берлине, на следующий день прилетел в Ленинград. Отсюда он вылетел 26 июля утром, в 18 часов пролетел над Архангельском и взял курс на Землю Франца-Иосифа. 27 июля дирижабль снизился на воду в бухте Тихой, где в то время находился ледокол „Малыгин". Это была первая преднамеренная посадка дирижабля в Арктике, а также и первая встреча между дирижаблем и ледоколом на крайнем севере. Из бухты Тихой „Граф Цеппелин" направился для аэрофотограмметрических работ к западной части Земли Франца-Иосифа и оттуда полетел к острову Рудольфа.

В дальнейшем курс был взят на восток, к Северной Земле, где предполагалось сделать вторую посадку, около научноисследовательской станции на островах Сергея Каменева. Этому воспрепятствовал однако туман, и дирижабль, оставив станцию к югу, направился к восточному берегу Северной Земли. Отсюда цеппелин пересек Северную Землю в югозападном направлении и, следуя вдоль западных ее берегов, перелетел затем на Таймырский палуостров. 29 июля утром дирижабль был у острова Диксон и в тот же день достиг мыса Желания. Затем путь лежал вдоль берегов Новой Земли на юг, причем дирижабль несколько раз залетал в центральную часть острова, чтобы выяснить распространение ледникового покрова. Далее цеппелин проследовал через Колгуев, Архангельск и Ленинград в Берлин и 31 июля вернулся в Фридрихсгафен. Пройденное дирижаблем за эту экспедицию расстояние составляет 13 000 километров.

Главным научным результатом экспедиции на „Графе Цеппелине" несомненно является аэрофотограмметрическая съемка, выполненная на Земле Франца-Иосифа, Северной Земле, Таймырском полуострове и Новой Земле. В настоящее время обработка этих материалов еще не закончена, но и то немногое, что видел автор этих строк, является изумительным достижением в исследовании полярных стран: втечение нескольких часов с дирижабля была выполнена работа, которая при обычных транспортных средствах и методах работы потребовала бы нескольких лет тяжелого, напряженного труда. Ценные результаты были также получены в области аэрологии и земного магнетизма.

Во всяком случае этот первый пробный полет дирижабля в Арктику с несомненностью показал, что дирижабль является ценнейшим средством для исследования полярных стран. Следующим этапом работы дирижабля в Арктике будет выяснение возможности снижения на морской лед как для производства океанографических и других исследований, невыполнимых с воздуха

[1] На юге Германии

так — главным образом — и для устройства в центральной Арктике станций. Ибо, как бы интенсивно ни велась научная работа во время кратковременных экспедиций на воздушных кораблях, достаточно полная и разносторонняя изученность Арктики, необходимая для ее освоения, может быть обеспечена только стационарным методом наблюдений. Единственным же средством, при помощи которого можно устроить станции в центральной Арктике, единственным ключом к ее сердцу — является мощный дирижабль.

Этим ключом будет советский дирижабль.

Указатель

Географические названия

Австрийский пролив 90
Адвент-бэй 84
Адмиралтейства п-ов 33, 62, 66, 103, 108
Айон о-в 185
Айсфьорд 80, 84, 85
Актиния б. 163
Александровск 119, 170, 173, 179, 222
Александры Земля 131, 134, 135, 154, 155
Альджер о-в 141, 145, 147, 148, 159
Амстердам о-в 75, 76
Анадырь 174
Андреева Земля 206
Арктического Института о-в 128, 201, 202
Архангельск 11, 15, 40, 42—44, 46—49, 52, 54, 56, 57, 60, 66, 67, 80, 81, 105, 106, 108, 133, 140, 142, 149, 152, 157, 158, 177, 180, 187, 188, 190, 192, 195, 198—202, 212, 216, 230, 232
Архангельская губа 62, 66, 69, 109

Байдарацкая губа 122
Баренца о-ва 60, 69, 87
Баренцбург 84, 85
Баренцово море 7, 10, 24, 30, 34, 40, 58, 66, 68, 70, 73, 87, 89, 95—101, 103, 109, 117, 118, 142, 152, 191, 216
Беверли-зунд 84
Безымянная губа 69
Белая Земля 139, 141, 169
Белль о-в 151, 155—157, 159
Белльзунд 81, 82, 84
Белое море 7—3, 16, 20, 42, 48, 81, 160, 192, 212, 223
Белужья губа 48, 65
Белушья губа 48, 62, 63, 64, 69
Белый о-в (Шпицберген) 218—220
Белый о-в (Ямал) 43, 111, 114, 124, 163, 165, 202, 229
Бельковский о-в 206
Беннетта о-в 172
Берга мыс 174
Березов 38, 44
Берингов пролив 46, 67, 164, 173, 180, 185, 191, 195—197, 206—208, 213, 230
Берха о-в 55, 66
Бискайская б. 76
Благополучия зал. 70, 72
Блисс о-в 141
Болванский нос 54
Большевик о-в 189, 190, 194
Большой Заячий о-в 60
Большой Ляховский о-в 195, 214
Брайс о-в 141
Британский канал 134, 142, 148, 150, 158
Бритвин мыс 93
Бророк мыс 151, 158
Бруснева о-в 195

Брюса о-в 131
Быковская протока 163

Вавчуга 76
Вайгач 13, 21—24, 30, 31, 37, 41, 51, 60, 62, 63, 104, 111, 118, 124, 179
Ванкарем 210, 211
Варде 12, 22, 74, 93, 114, 134, 180
Варзуга 8, 13, 15
Варнека б. 63
Варсина р. 20
Вестник гора 98
Визе о-в 34, 35, 127, 128, 129, 188, 190
Виктории море 134, 142, 146, 159
Виктории о-в 101
Вильда мыс 177, 178, 186
Вилькицкого о-в 110
Вилькицкого Бориса пролив 175, 176, 178, 193, 194, 199, 200, 216, 230
Вильчека Земля 140
Вильчека о-в 89, 92
Вильяма о-в 55
Вирго б. 75, 217, 222
Воронина о-в 127, 188
Вост.-сибирское море 206, 214
Врангеля о-в 67, 106, 203, 206, 212, 230
Вреде мыс 226

Гамбургская бухта 75
Гафнера фьорд 177, 183
Галля о-в 89, 140
Георга Земля 131, 135
Гиллиса Земля 233
Гольчиха 171, 177
Горбовы о-ва 55
Горнзунд 77, 82
Гохштеттера о-ва 103
Гранта мыс 155
Гренландия 8, 10, 26, 56, 72, 74, 121
Гренландское море 97, 98, 153
Греэм-Белль о-в 141
Грибовая губа 64
Гринхарбур 80
Грумант 26, 74, 77, 80
Грумант-сити 84, 85
Гукера о-в 131, 147, 149, 151, 152, 158
Гусиная Земля 59, 60, 64
Гусиный нос 51

Датский о-в 75
Двинский залив 13
Дежнев мыс 197, 207
Джексона о-в 135, 138
Джинретлен мыс 197
Дика бухта 183, 184
Диксон о-в 111, 113, 116, 124, 127, 163, 166, 170, 177, 179, 180, 182, 185—187, 192, 193, 199—202, 216, 229, 230, 232
Диомида о-ва 208
Долгий о-в 24
Доходы мыс 41
Дровяной мыс 48
Дудинка 171

Екатерининская гав. 96, 97
Енисей 24, 39, 44, 52, 101, 102, 104, 110, 112—114, 119, 123, 125, 130, 162, 163, 178, 179, 191, 200, 216, 229, 230
Енисейск 40, 114
Енисейский зал. 44, 45, 110, 113, 114, 117, 123, 171, 178, 201
Ефремов камень 44, 178

Желания мыс 27, 54, 55, 66, 68, 70, 72, 102—104, 109, 124, 125, 224, 229, 232

Зеленая р. 38

Игарка 39, 125
Идлидля о-в 197
Ижма р. 16
„Известий ЦИК“ о-в 127, 128, 201, 202
Икигур мыс 197
Индига 105, 111
Индигирка 17
Иностранцева зал. 69
Исаченко о-в 127, 188
Исландия 8, 10, 218
Исландское море 97

Калинина зал. 190
Каменка губа 52, 53,
Канин Нос 20, 40
Канин п-в 7
Кара р. 24, 43, 44
Карла-Александра Земля 150
Карла короля о-ва 228
Карские ворота 51, 52, 111, 116, 118, 124
Карское море 21—25, 32, 40—42, 44, 45, 47, 48, 51, 52, 54—59, 64, 65, 98, 104—106, 110—130, 163, 165, 170, 173, 175, 179, 182, 187, 188, 193, 200—202, 204, 212, 216, 229
Кеврола 15
Кемь 61
Кингсбей 77, 223, 224, 226
Кирова о-в 129
Клементса Маркама о-ва 166
Кломбай 46, 81
Коал-бэй 84
Кола 14—16, 18, 22, 30, 50, 74
Колгуев 20, 34, 40, 112, 230, 232
Колин Арчера о. 170, 177
Колыма р. 42, 173, 185, 195, 196, 198, 212, 214
Кольский залив 98
Кольский п-в 8, 11, 12, 14, 16, 34
Колючин о-в 196, 197, 206
Комсомолец о-в 189, 190, 193
Костин Шар 23, 50, 56, 60, 61, 70
Котельный о-в 172
Красино 62
Красноармейские о-ва 190
Красной армии пролив 190, 194
Красноярск 177
Крестовая губа 27, 62, 66, 69, 70, 103, 222
Крестовые о-ва 23, 27, 55, 59
Кроутера мыс 152
Крузенштерна о-ва 202
Крушения мыс 55, 66
Кузькин о-в 113
Кулой р. 16
Курейка 114

Лагерный мыс 62
Ладожское оз. 11
Лапландия 14
Лаптева мыс 171
Лаптева прол. 206, 214
Лаптевых море 163, 174, 193, 194, 199—201, 204, 216
Ледяная гав. 22, 27, 29, 30, 31
Ледяной мыс 30
Лена р. 116, 144, 163, 164, 173, 174, 178, 187, 194, 195, 199, 200, 202, 212, 215
Литке залив 64
Литке мыс 57, 68, 222
Личутин о-в 55
Лонга прол. 214

Магдалены б. 75
Мак-Кинлея форт 140
Мак-Клинтока о-в 159
Малыгина прол. 43
Малые Кармакулы стан. 60, 61, 62, 64, 70, 72, 116
Малый Брун о-в 78
Малый Таймыр о-в 174, 175, 178, 184
Мальмус 14
Мангазейское море 40
Мангазея 24, 37, 38, 39, 40
Маре-Сале 44, 124
Маточкин шар 35, 47—57, 60, 62, 64—67, 70, 72, 95, 111, 118, 124, 133, 192, 200, 204, 223, 230
Машигина губа 50, 69
Медвежий залив 65
Медвежий мыс 23, 68, 196, 214
Медвежий о-в 26, 30, 74, 101
Медвежьи о-ва 196, 214
Междушарский о-в 30, 50
Мезенский зал. 16
Мезень 15, 38, 41, 79
Мелкая губа 57, 95
Местный (Мясной) о-в. 25
Миддендорфа зал. 170, 177
Минина шхеры 45, 112, 166, 170, 187, 229
Михайлова мыс 187, 201, 202
Мод гавань 182, 185
Молотова мыс 188
Мона о-ва 166
Мурман 8, 13, 14, 20, 22, 31, 96, 152

Мурманск 15, 85, 98, 105, 106, 108, 198, 203, 212, 216
Муррей мыс 148
Мутная р. 38
Мэри Гармсуорт м. 155

Надежда о-в 67, 74
Нансена о-в 170, 172
Нарзомское море 38
Нассау мыс 23, 51, 52, 103
Незнаемый зал. 65, 66
Неймайера прол. 150
Ненокса с. 13
Неупокоева зал. 69
Неупокоева мыс 129, 188
Нехватова губа 69
Ниль мыс 108, 131, 158
Новая Земля 17, 20, 22—25, 27, 30—36, 41, 47—72, 87, 88, 90, 93, 100, 102—104, 106, 108, 109, 111, 113, 116, 118, 122, 126, 128, 129, 132, 133, 148, 152, 174, 196, 222, 223, 230, 232
Новая Сибирь 206
Новомариинск 174
Новосибирские о-ва 67, 163, 165, 168—170, 172, 192, 194, 195, 204, 214, 215
Новый Порт 124, 125
Ном 211
Нордвик б. 199, 216
Норденшельда архип. 129, 166, 171, 176, 177, 182, 185, 199, 201, 230
Норденшельда море 163
Нордкап 19, 225,
Нордкапское течение 95, 96, 99
Нордкин 7—8
Нортбрук о-в 131, 133, 138, 159
Ньютона гора 83

Обдорск 111, 230
Обская губа 37—40, 43, 44, 48, 110. 112, 124, 125
Обь 16, 18, 21, 22, 24, 35, 37, 39, 40, 42—44, 47, 101, 110, 112, 113, 123, 125, 200
Октябрьской революции о-в 189, 190
Олений о-в 166
Оловянный мыс 129, 190, 202
Омманей о-в 145
Онега р. 13, 192
Онежское озеро 11
Онман мыс 196, 211
Оранские о-ва 23, 27
Орлец 12
Оскара короля Земля 157
Охотское море 212

Панкратьевский п-в 66, 68, 70
Панча-яга 37
Пахтусова о-ва 63
Петермана Земля 89, 90, 142, 145, 157
Петуховский Шар, 62
Печенга 14
Печора р. 16, 20, 22, 39, 38, 42, 54, 62, 110, 111
Печорское море 105, 106
Пионер о-в 189, 190
Питлекай с. 164
Поморская губа 64, 65, 67
Приметный мыс 186
Провидения б. 192, 213
Прокофьева банка 51
Прончищевой б. 129, 200, 201
Пустозерск 15, 16, 38, 43, 54
Пуховый зал 64, 69, 93
Пясина р. 39, 45, 187
Пясинский зал. 201

Рингнеса о-ва 166
Рудольфа о-в 90, 141, 142, 144—146, 148, 150, 151, 154, 158, 160, 232
Русанова зал. 69
Русская Гавань 62, 69, 71, 72, 109, 126
Русский о-в 129, 199, 201, 216
Рында стан. 152

Саввина губа 53
Саввина р. 64, 65
Сагастырь 116
Садовского б. 108
Самойловича о-в 188
Самуила о-ва 129, 199, 212, 215, 216

Сангар-Хая 195
Санникова Земля 169
Санникова прол. 206
Саханиха зал. 24
Свальбард 74, 87
Свердрупа о-в 165, 166, 180, 193
Св. Петра о-ва 173, 174
Св. Нос 8
Св. Нос Тиманский 105
Северная Земля 124, 127—129, 163, 174, 175, 178, 188—190, 192—194, 202, 204, 223, 224, 229, 230, 232
Северная Двина 8, 9, 11, 12, 15, 20, 22, 38, 42, 76, 152
Северная Сульменева губа 103
Северный Гусиный Нос 70
Северный мыс 196
Северовосточный мыс 165
Седова зал. 69
Семь островов 218
Сергея Каменева о-ва 124, 127, 129, 188, 190, 193, 202, 229, 232
Сердце-Камень мыс 207
Серебрянка губа 50
Сибирякова о-в 113
Сидорова о-в 127, 129
Скотт-Гансена о-ва 166, 179, 182, 187
Смеренбург 76
Сого зал. 195
Соловецкие о-ва 97
Соломбала 11, 56
Сонклар ледник 89
Сорока 110
Спидилл 34
Спорый Наволок 41
Старокадомского о-в 175, 184
Стерлегова мыс 124, 129, 166, 171, 186, 187
Стодольского п-в 53
Строганова губа 24, 61
Стурфьорд 83, 84
Сухой Нос 23, 35
Сухона р. 16

Таз 24, 37, 38, 40, 44
Тазовская губа 38, 39, 40
Таймура р. 45, 171
Таймыр о-в 163, 168, 171, 177, 229
Таймырский п-в 24, 45, 116, 163, 173—176, 178, 183—185, 194, 198, 200, 212, 232
Таймырский прол. 168, 170
Тегеттгоф мыс 89, 140, 141
Теплитц б. 142, 145—148, 150, 151, 158
Терский берег 12
Тикси б. 195, 199, 202, 214, 215, 216
Тилло о-ва 166
Тиманский берег 24
Тихая б. 126, 149, 151, 152, 158—161, 232
Тобольск 40
Тома о-в 157
Трейренберг б. 82
Туле 6.
Туруханск 39, 44, 45
Тюленья б. 48, 49

Уединения о-в 34, 35, 67, 115, 116, 124, 129, 178, 180, 202, 204
Устьянск 170
Усть-Енисейский порт 124, 125
Усть-Ленский порт 202, 215.
Устюг 16
Уэлен 207, 211
Уэльс-бэй 84

Фаддея б. 184
Феддея мыс 184
Флигели мыс 89, 223
Флиссингский мыс 68
Флора мыс 103, 131—135, 138—140, 142, 145, 147, 148, 151—153, 155—158, 218
Фойн о-в 106, 226
Фоки б. 68
Фрама прол. 170.
Франца-Иосифа Земля 35, 68, 89—91, 93, 94, 100, 101, 103, 104, 106, 108, 121, 126, 129, 131—161, 169, 174, 178, 179, 218—221, 223, 230, 232

Хабарово 165
Хатанга р. 39, 45, 171, 230
Холмогоры 12, 21, 22, 41

Цивольки зал. 69
Цыльма р. 16

Чаунская губа 213
Чекина зал. 65
Челюскина мыс 45, 116, 124, 127, 129, 163, 165, 166, 168, 170, 172—175, 178, 179, 182—184, 190, 194, 199—201, 216, 229.
Черная губа 61, 62
Черный мыс 93
Чернышева гора 83
Четырехстолбовый о-в 214
Чешская губа 105
Чиракина р. 54
Чукотский п-ов 164, 185, 192, 195, 196, 197, 198, 230
Чукотское море 206, 208, 213

Шалаурова о-в 206
Шараповы Кошки 41
Шелагский мыс 206, 214
Широкая б. 201
Шмидта мыс 213, 214
Шмидта о-в 188, 189, 190, 193
Шокальского прол. 129, 178, 189, 190, 193, 202, 204
Шпицберген 10, 17, 26, 27, 31, 32, 34, 41, 46, 51, 52, 62, 66, 67, 73—86, 101, 102, 106—108, 121, 140, 153, 161, 169, 217—219, 222—225, 229
Штеллинга мыс 179

Эдж о-в 77, 79, 80
Эльмвуд 133

Югорский Шар 21, 22, 24, 25, 32, 36, 38, 40, 41, 51, 111, 113, 118, 119, 124, 133, 163, 165, 170, 180, 201, 216
Югра 16
Южный мыс 77

Якан мыс 206
Якутск 163, 195
Ямал п-ов 38, 42, 43, 110, 111, 113, 119, 121, 124

Собственные имена

Абруццкий 141 42, 145, 147
Айдиерви 93
Александрова В. Д. 64
Алексеев А. Д. 129, 190, 199, 229, 230
Алексеев М. П. 19
Алессандрини 224
Альбанов В. И. 90, 119—122, 152, 153—157
Альмквист Э. 162
Альфред Великий 7
Амундсен Р. 39, 45, 67, 96, 179, 180, 182, 183, 185, 186, 191, 222, 223, 229
Андрэ С. 147, 217—222
Ануфриев И. П. 152
Армитэдж 135
Арнгольд Э. 174, 176
Архангельский 160
Архиреев 155
Ассберг Ф. Ф. 231
Бабушкин М. С. 107, 204, 206, 211, 223, 228
Баженин Н. 76
Балабин Ф. И. 160
Баренц В. 22—31, 34, 41, 49, 51
Бармин 47, 48
Бегичев Н. 177, 186
Бегоунек 224
Бекусов 86
Бенар Ш. 69
Бентсен 140
Бережных 110
Березкин В. А. 128
Берх В. 34
Бирилев 104
Блессинг Г. 165
Бобров 211
Бове Дж. 162
Богатырев 195
Болдуин 141, 145, 146, 147
Борисов А. А. 64, 65

Борро С. 16, 17, 20, 21
Босман К. 32
Брандт 52
Брейтфус Л. Л. 96, 105, 178, 179, 191, 192
Бронштейн Б. А. 213
Брунс В. 230, 231
Брусилов Г. Л. 118—122, 152, 153, 157
Брюнель О. 22, 23, 37
Бурке А. К. 187
Бэр К. 56, 57
Бэрд 222
Бьервиг 140, 141
Бьеркан Х. 60, 72
Бьяджи 225
Бялыницкий-Бируля А. А. 170, 171

Вагнер Н. П. 97
Вальтер Г. 170
Варнефрид П. 7
Варфоломеев Л. 12
Васильев А. С. 83, 84
де-Веер 26—31
Вейпрехт К. 35, 87, 91
Вегенер А. 72
Велькен К. 71
Веригин Ф. 80
Виггинс 112, 114, 118, 123
Визе В. Ю. 68—70, 126, 128, 151, 159, 192, 200, 213
Виллоуби 20, 22, 164,
Вильери 225
Вилькицкий А. 57, 70, 110
Вилькицкий Б. 128, 172, 174—175, 176, 177, 178, 183, 184, 187, 189, 191
Вильчек 60
Вистинг О. 180, 183, 18
Витзен Н. 34, 35
Виттенбург П. В. 84
Витте С. 102, 104
Водопьянов 211
Воронин В. И. 101, 126, 158, 192, 203, 204, 206—208 210
Воронин Ф. 93
Вуд Дж. 33, 34
Вылка Т. 63, 66
Вылка Ф. 61

Гакон король 9, 12
Ганс Г. 60
Гансен 183, 184
Гардинер 31
Гвоздарев И. 81, 82
Гельвальд 19, 26
ван-Гемскерк Я. 26, 31, 74
Герасимов Д. 18
Годунов 40
Голицын Б. 64
Головцын 47
Горбунов Г. П. 69 202
Горохов Н. 172
Грили 144
Гриневецкий Л. Ф 64
Губин 48
Гудсон 32, 46
Гузмао Б. 217
Гукер И. 131
Гутерман 160
Гутман К. 31

Дальфонс 230
Делла Гатта 229
Де Лонг 144
Демме Н. П. 190
Дерюгин К. М. 69, 98
Джекмен 22
Джексон 133-5, 138, 140, 147, 152
Дзаппи 225—227
Диксон О. 113, 162
Добротворский 123
Дове 95
Долгоруков И. А. 44
Доронин 211
Дружинин 81
Дублицкий К. А. 212
Дуплицкий Д. С. 213

Евгенов Н. И. 123 178
Едерин 82
Еремин 55
Ермолаев М. М, 71, 72
Ерохин Б. И. 200
Есипов В. К. 71

Жан Ж. 67
Жданко кап. 70
Жданко Е. А. 119
Жохов А. Н. 176, 183
Журавлев С. 188

Зандер И. А. 151
Запасов Я. 62
Зеберг Ф. 170, 172
Зубков А. И. 64
Зубов Н. Н. 101

Иванов Д. 179
Иванов И. К. 192, 229
Иванов Р. 41
Иванов, штурман 110
Ивар с Залива 9
Иверсен 157
Иголкин Е. И. 39
Илляшевич П. Я. 158
Инютин 68
Иовий П. 18
Иоганнесен Г. 41, 45, 162
Иоганнесен Э. 58, 111, 112, 114, 115, 116
Иогансен Я. 135, 136, 138, 139, 165, 169
Иоффе С. С. 129
Исаксен 222
Исаков 81, 82
Исаченко Б. Л. 159, 202
Islyamov 152
Истома 13

Кабот Дж. 19
Кабот С. 19, 20
Кавальи-Молинелли А. 142, 145
Кальвиц О. 223
Каманин 211
Кандиотти 66, 69
Канепа 143
Каньи У. 90, 142, 143, 147, 154
Карлсен Э. 31, 58
Карлсен (переводчик) 186
Карлфельдт Э. 220
Кверини Ф. 142, 143, 145
Кейльхау 78
ван-Керкговен 31
Кетлиц Р. 135
Кин 36
Кириллов В. 62
Клоков 52
Клюге Г. А. 98
Книпович Н. М. 96, 100
Кнудсен 184, 185, 186
Коган 153
Коломейцев Н. Н. 170, 171
Колчак А. В. 170, 172
Кольс Р. Е. 40
Конрад А. Э. 152, 156, 157
Коноплев П. 68
Копытов Н. 96
Корольков Н. Ф. 14
Коротнев А. 82
Кострубов С. И. 197
Крапивин 52
Красинский Г. Д. 206
Красовский С. К. 71
Кренкель Э. Т. 211, 231
Крестинин В. 41, 61
Криш 89
Крозио 229
Кропоткин П. А. 87,89
Кротов 52
Крузенштерн И. Ф. 110
Крузенштерн П. П. 110, 111
Кузик 114
Куйбышев В. В. 210
Куканов Ф. К. 206, 213
Куракин 40
Курочкин К. 39
Кучин А. С. 66

Лавров А. М. 128, 175
Лавров Б. В. 199
Ладоничев 176, 183
Лазарев А. 50
Лазарь, монах 11
Лактионов А. Ф. 159
Ламартиньер 34, 61
Ламон 78
Ландин И. А. 195, 202
Лаптев Х. 45, 46, 184
Леваневский 211
Лагздин Я. П. 108
Леман 56
Лемяков 70
Леонов 160
Ле Руа 79, 80
Линник 68, 149—151
Литке Ф. 29, 44, 50—52, 56, 57, 58, 66, 111
Логан 39, 43, 45
Ломоносов М. 39, 46
Лошкин Савва 41, 53, 58
Лудлов 49, 50
Лунборг 226
Луняев 156, 157

Лэт Ю. 17
Ляпидевский 211

Май Я. 32
Мак 58
Макаров С. О. 101, 107, 109
Малыгин Г. С. 42, 43, 44
Мальмгрен Ф. 224, 225, 227
Мариано 225—227
Маркам 60
Мартенс Ф. 76
Марш А. 37
Масса И. 32, 33, 43
Матисен Ф. А. 170, 171
Матусевич Н. Н. 72
Менделеев Д. И. 101, 173
Меркатор Г. 22
Миддендорф А. 95
Милорадович 31
Минин Ф. 44, 45, 112
Миттельгольцер 222
Могилевич Б. Г. 210
Модзалевский 200
Моисеев С. 57, 58, 70, 110
Молоков 211
Молчанов П. А. 161, 231
Мон 58, 94
Морозов Н. В. 119
Муатт 134
Мунк Я. 34
Муравьев С. 42
Мушерон Б. 22
Мэкиернен 147
Мячин 177

Нагурский 222
Най К. 23, 24
Нансен Ф. 6, 74, 76, 96, 105, 125, 135, 136, 138, 139, 145, 154, 163, 165—169, 180, 217, 230, 231
Николаев Н. М. 212, 213, 216
Нильсен 101, 155, 156
Нобиле У. 223—227
Норденшельд А. Е. 19, 20, 43, 45, 50, 60, 82, 113, 114, 123, 162—164, 183, 191, 217
Нордквист О. 162
Носилов К. Д. 65

Обручев С. В. 230
Овцын Д. Л. 44
Олльер 143
Олонкин Г. 182, 184
Орлеанский 118
Орловский П. В. 202
Отар 7, 8, 11

Павлов М. (лейт.) 42
Павлов М. А. (геолог) 68, 70, 151
Пайер Ю. 35, 87—92, 134, 135, 145, 157, 217
Пайкачевы 61
Паландер А. 162
Папанин И. Д. 160
Пахтусов П. К. 52—58, 66, 69 95
Пензо 229
Перчас 17
Петерман А. 95
Петерс 148
Петигакс 143
Пешель 58
Пинегин Н. В. 69, 151, 160
Пирсон 65
Пит А. 22
Пифей 5—7
Планциус 23
Платонов С. Ф. 12
Помелла 225
Понтремоли 224, 225
Попов Н. И. 222
Попов матрос 86
Попхэм 119
Портенко Л. А. 71
Портер 148
Поспелов штурм. 50
Поспелов Г. И. 66, 152
Посьет 70
Процель Л. М. 230
Прокопиос 6—7
Протодьяконов В. 172
Пустошный А. И. 149—151

Расторгуев 170
Рахманин Ф. 41
Редер 56
Реннбек 93, 94
Рийп Я. 26, 27, 30, 74
Рилье 147
Рогачев И. 78

Розе Н. В. 69, 70
Розмыслов Ф. 47—49, 50, 51, 52, 54, 65
Романья 226
Роуль К. 35, 94
Румянцев Н. П. 49
Русанов В. А. 66, 67, 84, 152, 176, 178, 183
Ручьев 230

Саксон Грамматик 10
ван-Салинген С. 14
Самойлович Р. Л. 53, 66, 67, 69, 84, 106, 116, 128, 129, 159, 227, 231.
Сватош З. Ф. 66, 67
Свердруп О. 105, 165, 168, 176—180
Свердруп Х. 180, 182—184, 229
Седов Г. Я. 58, 60, 67—70, 148—153, 157, 158, 222
Селифонтов 44
Семенкович В. Н. 34
Семенов К. А. 67
Семенов-Тянь-Шанский П. П. 102
Сергеев И. С. 123, 174
Сергиевский Д. Д. 82
Сибиряков А. 113, 162
Сидоров К. Е. 127
Сидоров М. К. 40, 110, 112, 114
Скорезби 32, 34
Скотт-Гансен С. 165
Скуратов А. 43, 44
Слепнев 211
Смит Ли 131—133
Снеллен М. 116
Снобеггер К. 35
Старокадомский Л. 174, 175
Старостин А. 80, 81
Старостин И. 80
Стеккен 143
Стерлегов Д. 44, 45
Стриндберг 218—220
Строгановы 22, 37, 61
Стубендорф 220
Стуксберг А. 162
Ступинцов 35, 36
Стюарт 77
Сэбин 82

Теннесен 184
Тессем 184, 185, 186
Тетгалес Б. 23, 24
Тобисен 58, 59, 60
Толль Э. 104, 169—172, 183
Торер Собака 9
Торкиль 10
Торуп 179
Точилов 86
Транзе 177
Тржемесский И. 178, 180
Трояни 225
Тягин Е. А. 61, 72

Уль Г. Ф. 202
Уорслей 157
Урбино М. 17
Урванцев Н. Н. 186, 188—190, 193
Ушаков Г. А. 188, 189, 193, 211
Уэльман В. 139—142, 145, 221, 222

Факидов 208
Федоров 160
Фейльден 65
Фельдман 104
Фенойлье 143
Фиала А. 133, 146—148
Фишер 135
де-Фламинг В. 34, 35
Флоус 33, 34
Фоминых 228
Френкель 218, 220

Харальд Серый Плащ 8
Харитонов А. 77, 78
Харузин Н. 14
Хейглин 60
Херефорд 7
Хефер 60
Химков А. 79, 80
Хлебников Ю. К. 200
Хмызников П. К. 187
Ховгард А. 118, 162
Ходов 188
Хольтедаль О. 69, 70
Хорн Г. 93, 94, 161, 219, 220

Цанинович 90
Цеппелин Ф. 222

Циволька А. К. 54—58, 70, 95
Циглер 145, 146
Цыбуленко 114

Чанслер Р. 20
Чельман Ф. 162
Челюскин С. 45
Чернышев Ф. Н. 64, 82
Черри Ф. 18
Чертков Д. Т. 160
Чечиони 225
Чиракин Я. Я. 47, 48, 65, 66
Чихачев Н. Н. 102
Чичагов В. Я. 36, 46, 82
Чупов 54
Чухновский Б. Г. 223, 226, 227, 229

Шваненберг Д. И. 114
Швецов Д. И. 202
Шегрен 9
Шелагин 226
Шенкман А. Н. 63
Ширшов П. 71
Шмидт О. Ю. 126, 158, 159, 192, 203—206, 208, 211
Шмидт (радиолюбитель) 226
Шокальский Ю. М. 163
Шольц И. 160
Шпаковский 156
Шульц 82

Эйрик викинг 9
Эйрик Красная Секира 8
Эккенер Г. 231
Экман В. 167
Экстам 64
Элиассен П. 220

Юшков 36

Якобсен 186

Суда

„А. Ковалевский“ 98
„Александр Невский“ 105
„Америка“ 104, 146
„Андрей Первозванный“ 96
„Андромеда“ 152, 153
„Аркос“ 202

„Байкал“ 202, 216
„Бакан“ 70, 82
„Белуха“ 116, 123, 128, 187, 202
„Бетти“ 83

„Вайгач“ 173—180, 183, 212
„Варна“ 116, 117, 118
„Вега“ 162—164, 170, 175, 178, 196, 298
„Володарский“ 128, 199, 212 216

„Геркулес“ 66, 67
„Герта“ 152, 153, 158
„Граф Цеппелин“ 139, 161, 230—232
„Григорий Богослов“ 81
„Грумант“ 69, 84
„Гыдаяма“ 128, 202

„Дмитрий Солунский“ 66
„Диана“ 112
„Димфна“ 117, 118

„Енисей“ 52
„Ермак“ (ледокол) 66, 102—105, 108, 109, 129, 202, 216, 223
„Ермак“ (шхуна) 110, 111

„Жаннетта“ 144.

„Зарница“ 101, 157
„Заря“ 170—172, 175, 177
„Зверобой“ 187

„Илья Муромец“ 105
„Иоа“ 39
„Италия“ 84, 106, 108, 157, 223—227

„Казаков“ 54
„Канада“ 105
„Козьма Минин“ 105
„Комсеверпуть“, самол. 165, 229
„Красин“ 51, 84, 85, 105, 106, 108, 109, 128, 158, 199—201, 203, 204, 210, 223, 226, 227
„Кротов“ 54, 56

„Купава“ 72
„Кетти“ 50

„Латам“ 229
„Лебедь“ 23, 24
„Лена“ 162, 163, 164, 195, 215
„Ленин“ 85, 105, 106, 128
„Литке“ 105, 106, 108, 196, 207, 212, 216
„Ломоносов“ 159, 179
„Луиза“ 118

„Макаров“ 105
„Малыгин“ 72, 85, 86, 105—108, 123, 129, 160, 227, 228, 232
„Мария“ 84
„Марклин“ 216
„Меркурий“ 23, 24
„Мечта“ 64, 65
„Микула Селянинович“ 105
„Мод“ 180, 182, 184, 185, 186
„Молотов“ 202, 216
„Мурман“ 72

„Нерпа“ 128, 129, 139
„Николай“ 93
„Николай Книпович“ 98, 100, 101, 139
„Новая Земля“ 50, 52, 87
„Норге“ 222

„Обь“ 42
„Орел“ 217—220

„Партизан“ 195
„Партизан Щетинкин“ 202, 216
„Пахтусов“ 70, 127
„Первая пятилетка“ 128, 200
„Персей“ 84, 98, 123, 157
„Печора“ 222
„Пожарский“ 105
„Посланник“ 23
„Правда“ 128, 199, 201, 212, 216
„Проф. Житков“ 187
„Пчела“ 50

„Русанов“ 116, 127, 128, 129, 190, 199, 200, 201, 204
„Руслан“ 85, 86
„Рюрик“ 83

„Садко“ 129, 190
„Сакко“ 202, 216
„Св. Анна“ 118—122, 126, 153, 157
„Св. Фока“ 67, 68, 148, 152, 157
„Святогор“ 51, 105, 106
„Седов“ 34, 101, 108, 116, 126—129, 158, 159, 188, 190, 192, 193, 202—204
„Сибиряков“ 33, 108, 126—129, 165, 190—204, 213, 215, 216
„Соловей Будимирович“ 105, 106, 212
„Сталинец“ 128, 202

„Таймыр“ 45, 70, 122, 123, 127—129, 160, 173—180, 183, 190, 212
„Тегеттгоф“ 59, 87—91, 131, 217
„Тобол“ 44
„Товарищ Сталин“ 128, 199, 201, 212, 216
„Третий Интернационал“ 105, 106, 212

„Уссуриец“ 197
„Утренная Заря“ 114

„Фрам“ 135, 140, 145, 165—170, 173, 176, 177, 180, 195

„Хеймен“ 185, 186

„Циркуль“ 128, 166, 202

„Челюскин“ 116, 128, 199, 203, 204, 206—211, 213
„Читта́ ди Милано“ 108, 226

„Шарлотта“ 69
„Шпицберген“ 57

„Эклипс“ 116, 159, 165, 176—180, 185, 186
„Экспедицион“ 42
„Эльдинг“ 69
„Эмбрио“ 110, 111

„Якут“ 195

«Belgica» 118
«Bellaventure» 192
«Blaafjeld 157
«Blencathra» 118
«Bona Confidentia» 19
«Bona Esperanza» 19
«Bratvaag» 101, 219, 220
«Capella» 104, 141, 142, 145
«Correct» 125
«Edward Bonaventure» 19, 20
«Eira» 131
«Express» 162, 163
«Fraser» 162, 163
«Fridtjof» 104, 140
«George» 22
«Germania» 60
«Gjöa» 96
«Isbjörn» 60, 220
«Islandl 157
«Nordland» 114
«Poseidon» 101
«Prosperous» 33
«Pröven» 60, 113
«Quest» 161
«Ringsael» 86
«Searchthrift 20
«Speedwell» 33
«Stella Polare» 142, 145, 146, 158
«Terra Nova» 148
«Themse» 114
«Veslekari» 186
«Vöringen» 95
«Wagland» 193
«Willem Barents» 95 131
«William» 22
«Windward» 133—135, 139
«Ymer» 60, 113, 114
«Zieten» 101

Содержание

Древнейшие времена 5
Первые русские на крайнем севере 11
Первые экспедиционные плавания в Баренцовом море . . 18
Плавания русских в XVI—XVIII столетиях 37
Исследование Новой Земли 47
Русские на Шпицбергене 73
Открытие Земли Франца-Иосифа 87
Баренцово море. Ледоколы в Арктике 95
Карское море 110
Исследование Земли Франца-Иосифа 131
Северовосточный проход. Открытие Северной Земли . 162
Экспедиция на „Сибирякове“ в 1932 г. Работы по освоению Севморпути 191
Экспедиции на „Челюскине“ и на „Литке“ 203
Исследование Арктики с воздуха 217
Указатель 234

Ред. М. С. Державин.
Техред. А. А. Веселовская. Корр. С. Д. Заскальный и А. И. Смоленцева.
Сдано в набор 1/I 1935 г. Подписано к печати 5 мая 1935 г.
Форм. 62×94/16. Тираж 15000. Б. л. 7,75. П. л. 15,5. Уч-авт. л. 18.
Зн. в б. л. 96512. Инд. Эк-5в. Изд. № 606. Заказ № 77.
Уполном. Севкрайлита № 2053.
Тип. „Северный Печатник",
Вологда, ул. К. Маркса, 70.
Цена 5 р.


ПОЛЯРНЫЙ БАССЕЙН
СЕВЕРНАЯ ЗЕМЛЯ
О. Комсомолец
Пр. Красной Армии
О. Октябрьской Революции
О. Большевик
О. Старокадомского
О. М. Таймыр
О-ва Самуиле
З. Фаддея
Б. Прончищевой
Пр. Шокальского
Пр. Вилькицкого
М. Челюскина
О-ва Каменева
О. Визе
О. Рудольфа
Белая земля
Земля Вильчека
Земля Александры
О. Виктория
О. Белый
М. Флора
О. Гукера
ЗЕМЛЯ ФРАНЦА ИОСИФА
Айс-фиорд
Бэль-зунд
Горн-зунд
М. Южный
ШПИЦБЕРГЕН
Сев.-вост. земля
Стур-фиорд
О-ва Кор. Карла
О. Эдж
Тысяча о-вов
О. Надежды
О. Медвежий
БАРЕНЦОВО МОРЕ
О. Русский
ПОЛУОСТРОВ ТАЙМЫР
Оз. Таймыр
Таймыра
Хатанга
О. Уединения
М. Стерлегова
Шхеры Минина
О-ва Оранские
М. Желания
Ледяная гавань
Русская гавань
О-ва Известия ЦИК
О-ва Арктич. Ин-та
О и П-о Панкратьева
О-ва Горбовы
З. Пясинский
П-о Адмиралтейства
З. Благополучия
О. Свердруп
О-ва Каменные
О. Диксон
Пясина
З. Русанова
О. Пахтусова
КАРСКОЕ МОРЕ
О. Вилькицкого
О. Сибирякова
Губа Крестовая
Пр. Маточкин Шар
НОВАЯ ЗЕМЛЯ
О. Белый
З. Енисейский
М. Лескин
Гольчиха
М. Нордкап
М. Нордкин
Варде
Мал. Кармакулы
Полярное село
Мурманск
О. Кильдин
Кола
О. Междушарский
Шараповы кошки
Пр. Карские ворота
О. Вайгач
Байдарацкая губа
Маре Сале
Усть-Енисейск
Дудинка
Енисей
Игарка
Обская губа
П-О КОЛЬСКИЙ
Кандалакша
Канин Нос
М. Св. Нос
О. Колгуев
Пр. Югорский Шар
П-о Канин
Чешская губа
Пустозерск
БОЛЬШЕЗЕМЕЛЬСКАЯ ТУНДРА
Новый Порт
Пур
Таз
БЕЛОЕ МОРЕ
Кемь
Мезень
Печора
Обдорск
Усть-Цильма
Онега
Архангельск



